WITAMY WSPÓLNĄ ORGANIZACJĘ POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY!

Nr 2 (24)

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI — Warszawa 15–31 stycznia 1950 — CENA 25 zł

JAK ZMP-owcy POKONALI MRÓZ

◆

DLACZEGO MOTOCYKL ŹLE SIĘ TRZYMA DROGI

◆

JAKIE STOSOWAĆ TŁOKI, SWORZNIE I PIERŚCIENIE

◆

WYŚCIG Z CZASEM

5 LAT MOTORYZACJI STOLICY



1945. TAK BYŁO- Wchodzenie po drabince i jazda pod plandeką zatarły się już w naszej pamięci.

17 stycznia 1945 r. po mocnym uderzeniu bohaterska Armia Radziecka wraz z I-szą Armią Wojska Polskiego wkroczyła do wymarłej, zburzonej i wypalonej Warszawy. Szybko zostały zlikwidowane ostatnie punkty oporu faszystów w stolicy. Żołnierze radzieccy i polscy metr za metrem. [illegible] za domem przeszukiwali te- [illegible] ur[illegible]eszko[illegible] tysiące min, grożących ludności powracającej do swego miasta.

W pierwszym okresie po wyzwoleniu brak było w Warszawie wszystkiego, co jest normalnie potrzebne do życia w mieście. Nie było światła, wody, nie było szyb w oknach. Wiatr hulał po mieszkaniach ze ścianami dziurawymi od pocisków. Miasto leżało w gruzach.

Jasnym jest, że nie było również i komunikacji. Tramwaje leżały na barykadach, a ze 135 przedwojennych autobusów miejskich, nie został ani jeden. Faszyści niszcząc planowo stolicę, grabiąc wszystko, co przedstawiało jakąkolwiek wartość, nie zapomnieli również o transporcie. To, czego nie zdolali wywieść zniszczyli na miejscu.

Ludność, która bezpośrednio po wyzwoleniu przybyła do stolicy, zmuszona było początkowo po mieście chodzić na piechotę. Były wprawdzie prowizoryczne „autobusy konne" tj. furmanki, zabierające pasażerów z jednego końca miasta na drugi, jednak były one zawsze za drogie, jak na kieszeń warszawiaka-tułacza. Była również jazda „na łebka" przygodnymi ciężarówkami. Ciężko było wprawdzie wdrapać się na oślizgłą i wysoką platformę samochodu ciężarowego, ale przecież „lepiej najgorzej jechać, niż najlepiej iść". Tak, że przeważnie odkryte ciężarówki, mimo śniegu czy deszczu, zawsze miały powodzenie i nadkomplet pasażerów.

W tym czasie Miejskie Zakłady Komunikacyjne dokładały wszelkich starań, aby jak najszybciej uruchomić komunikację, na bardziej uczęszczanych trasach. Trudności były olbrzymie. Odczuwano brak personelu i warsztatów naprawczych. Garażowanie i drobne naprawy odbywały się pod gołym niebem.

Jednak już 21 kwietnia 1945 r. wyruszyły na miasto pierwsze autobusy. Z początku kursowały one jako wozy służbowe, dla pracowników państwowych i miejskich, następnie po powiększeniu taboru zaczęto wprowadzać normalne linie autobusowe. Autobusy te były poprostu samochodami ciężarowymi, przystosowanymi do przewozu osób, przez zainstalowanie ławek, schodków do wejścia, no i naturalnie plandeki.

W marcu 1945 r. otrzymaliśmy w darze od mieszkańców Moskwy 30 trolleybusów. Był to nowy, nieznany jeszcze w Warszawie typ lokomocji miejskiej. Po zbudowaniu sieci elektrycznej trolleybusy wydatnie poprawiły skromny i niewystarczający tabor komunikacyjny.

Równie szybko powiększał się nasz tabor autobusowy. Z uwagi na stale wzrastającą ilość mieszkańców stolicy i na coraz większe zapotrzebowanie na szybką i wygodną komunikację miejską, zakupiono i sprowadzono do kraju autobusy marki „Chausson". Po przejściu okresu próbnego w ruchu, przybyła w lipcu 1947 r. pierwsza partia autobusów, a za nią zaczęły napływać dalsze. Obecnie mamy w Warszawie 128 autobusów marki „Chausson", 14 węgierskich „Mawagów", 1 marki „Leyland" tzw. „piętruś" i 22 ciężarówki przystosowane do przewozów pasażerów. Te ostatnie kursują jeszcze czasami na liniach o mniejszym nasileniu na krańcach miasta i są w miarę napływu nowych autobusów wycofywane z ruchu pasażerskiego. W najbliższym czasie tabor autobusowy stolicy powiększy się o dalsze 50 sztuk węgierskich autobusów marki „Mawag".



1950. TAK JEST- Czerwono-żółte autobusy są dziś symbolem miejskiej komunikacji.

(dokończenie na str. 3)

WYSTAWA PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO W MOSKWIE

W Centralnym Parku Kultury w Moskwie uruchomiona została wielka wystawa obrazująca osiągnięcia radzieckiego przemysłu samochodowego. Obok najnowocześniejszych modeli ostatniej, powojennej produkcji budzą duże zainteresowanie zwiedzających eksponaty ilustrujące rozwój przemysłu samochodowego w ZSRR począwszy od 1924 roku, kiedy to w Moskwie i w Jarosławiu przystąpiono do taśmowej produkcji wozów ciężarowych.

W poszczególnych działach wystawy zgrupowane zostały wszystkie modele samochodów i motocykli produkowane przez największe ośrodki samochodowego przemysłu Związku Radzieckiego. Obok pojazdów gotowych całkowicie do użytku znajdują się ich zespoły: silniki, podwozia itp., na których zaznaczono ostatnie ulepszenia konstruktorów radzieckich.

Zakłady samochodowe im Stalina znacznie przekroczyły swój przedwojenny poziom produkcji. Z wystawianych przez nie modeli największe zainteresowanie budzą wspaniałe samochody osobowe ZIS-110, które posiadają kilka wariantów nadwozia. Dalej ostatnie modele ciężarówek ZIS z ich ulepszeniami silnika i mechanizmów napędzających, które świadczą, że produkcja zakładów ZIS należy do przodujących nie tylko w Związku Radzieckim, ale i na całym świecie.

Dalej znajdują się stoiska fabryki - giganta: Gorkowskich Zakładów Samochodowych im. Mołotowa, największej w Europie fabryki samochodów i jednej z największych na świecie. Przeszło trzykrotnie wzrosła w porównaniu z latami przedwojennymi ich produkcja, która słynie z samochodów osobowych i ciężarowych o dużej wytrzymałości, (patrz reportaż Nr 19 „ZK" str. 2).

Następne stoiska zapoznają z sukcesami zakładów samochodowych w Jarosławiu, których potężne, 7-tonowe ciężarówki zaopatrzone są w silniki najnowszej konstrukcji radzieckiej. Bogato wyposażony został dział samochodów specjalnych. posiadających nowoczesne urządzenia za i wyładowcze. Samochody zaopatrzone w orginalne nadwozia, jak furgony do przewozu artykułów spożywczych, żywych ryb, zwierząt.

Dział samochodów i motocykli sportowych, w którym centralne miejsce zajmuje słynna „Zwiezda-2", znajduje się pod opieką Klubu Młodych Kierowców i jest najliczniej odwiedzany przez młodzież moskiewskich szkół technicznych.

Nieprzerwany korowód zwiedzających wystawę w ciągu całego dnia świadczy, iż zagadnienia postępu technicznego i sprawy motoryzacji są bliskie ludziom radzieckim, że są nieodłączną częścią ich pracy i życia.

TATRAPLAN DLA STALINA

Generalissimus Józef Stalin otrzymał od pracowników przemysłu motoryzacyjnego Czechosłowacji z okazji 70-tej rocznicy swych urodzin, piękny dar: specjalny samochód — kabriolet „Tatraplan — Sodomka". Czterocylindrowy silnik tego wozu, umieszczony z tyłu, o objętości cylindrów 1950 ccm. rozwija moc 55 KM przy 4000 obr./min. Zużycie paliwa około 11 litrów. benzyny na 100 km pomimo dużej szybkości wozu dochodzącej do 140 km/godz. Wiele części podwozia wzorowano na wozach rajdowych i wyścigowych Tatraplan. Luksusowa karoseria fabryki „Sodomka", której prototyp zyskał II miejsce na Międzynarodowej Wystawie Samochodowej w Genewie przy silnej konkurencji wszystkich marek świata, wyróżnia się swą nowoczesną linią. Ogumienie samochodu o wymiarach 600x15 wyprodukowała specjalnie fabryka Barum. Wyposażenie elektrotechniczne dostarczyła fabryka PAL, wmontowano również najnowocześniejsze radio samochodowe czeskiej produkcji.

Samochód „Tatraplan — Sodomka" i całe jego wyposażenie wyprodukowane zostało przez pracowników czechosłowackiego przemysłu motoryzacyjnego w godzinach nadliczbowych i chlubnie świadczy o jakości czeskiej produkcji. Dar ten stał się wyrazem uczuć motorzystów bratniej Czechosłowacji, wyrazem wdzięczności i uwielbienia dla wodza mas pracujących — Józefa Stalina. (sis)



Tatraplan-Sodomka ofiarowana Generalissimusowi STALINOWI.

280 motocykli „JAWA" czeka na odbiorców

Zakupione w Czechosłowacji motocykle „Jawa 250" nadeszły już do kraju. Motocykle te są przydzielane na podstawie rozdzielnika PKPG i oddane będą między innymi do dyspozycji przemysłu. Nadeszło również 100 motocykli wyczynowych tej samej marki. Są to specjalne maszyny raidowe (Soutežne). Wraz z motocyklami zakupiono też odpowiednią ilość części zamiennych.

Niezależnie od tego „Motozbyt" sprowadził dla naszych żużlowców 7 motocykli znanej marki „Excelsior Jap". Maszyny te zostaną rozprowadzone za pośrednictwem P. Z. M.

DZIEŁO LENINA JEST NIEZWYCIĘZONE

26 lat minęło od chwili zgonu Włodzimierza Lenina. Wieczysty ruch czasu przedłuża przestrzeń, dzielącą nas od okresu, w którym żywa płomienna postać Wielkiego Wodza Rewolucji Socjalistycznej bezpośredni wytyczała kierunek ruchu historii ludzkiej. Ale im bardziej wydłuża się ten, oddalający nas, ruch czasu — tym bliższymi stają się dla milionowych mas ludowych, we wszystkich częściach świata, wielkie idee Lenina, ideę coraz bardziej bliskie, zrozumiałe, dynamiczne, przeobrażające świat i życie ludzkie.

Umarł człowiek, lecz żyją jego myśli i dzieło rośnie, rozszerza się, potężnieje rozpoczęta przez Niego przebudowa życia, którą kieruje stworzona przez Niego partia, porywająca do czynów masy. Na czele tego coraz potężniejszego marszu milionów kroczy dziś Ten, który najpełniej ucieleśniał w swym geniuszu przeobrażającą moc idei, czynów i myśli Lenina, rozwijając dalej ich nieprzemijającą i niepowstrzymaną rewolucyjną siłę. Pod przewodem Generalissimusa Stalina — ucznia, przyjaciela i kontynuatora dzieła Lenina — masy pracujące całego świata urzeczywistniają w codziennej walce idee rewolucyjne marksizmu-leninizmu.

Lenin żyje wszędzie, gdzie istnieją rewolucjoniści — pisał przed 15 laty Henri Barbusse. Możemy dodać: Rewolucjoniści, w których sercach budzą się, żyją i nabierają mocy nieśmiertelne idee Lenina, istnieją dziś już wszędzie gdzie istnieją i walczą masy pracujące, a więc we wszystkich krajach i zakątkach świata. We wszystkich krajach i zakątkach świata coraz silniej rozbrzmiewa hasło walki o pokój, o postęp, o wyzwolenie człowieka z niewoli imperialistycznej. Im bardziej nieprzytomne i wrogie dla ludzkości knowania rozwijają bankruci imperialistyczni, im więcej tracą głowę i pienią się przeciwko ludowi podżegacze wojenni i ich europejscy pachołkowie — tym mocniej bije w oczy i tym bardziej przekonywująco oddziałuje na masy pracujące obiektywna słuszność idei Lenina, Jego myśli i Jego wskazań. Nieśmiertelną prawdę nauki leninowskiej przyswajają sobie dziś polskie masy pracujące w codziennej pracy, budując planowo podstawy nowego, socjalistycznego życia — sprawiedliwszego i szczęśliwszego ustroju społecznego.

W zrozumieniu potężnego, rewolucyjnego znaczenia idei i dzieła Lenina — łączymy się z wielomilionowymi masami ludowymi całego świata w niezłomnej wierze w ich rychłe i powszechne zwycięstwo.

(Z przemówienia Prezydenta Bolesława Bieruta na uroczystej Akademii w 26 rocznicę zgonu Włodzimierza I. Lenina).

Z DOŚWIADCZEŃ TRANSPORTOWCÓW ZSRR

Osiągnięcia taksówkarza

W rubryce naszej zamieszczamy tym razem wyniki i osiągnięcia moskiewskiego kierowcy — taksówkarza. Jego metody stosowane w codziennej pracy pozwoliły mu na uzyskanie miana najlepszego kierowcy Moskwy oraz znalazły wielu naśladowców. Zapoznanie się z nim przez ogół kierowców polskich, przeanalizowanie tych metod i ich konsekwentne realizowanie przyczyni się bez wątpienia do dalszych oszczędności w eksploatacji naszego taboru samochodowego.

(red.)

Kierowca pierwszego parku taksówkowego w Moskwie M. Ostapienko systematycznie uzyskuje rekordowe wyniki w eksploatacji wozów. Pracuje on na samochodzie osobowym Pobieda (produkcja 1948).

Ostapienko trzy razy brał udział we współzawodnictwie oszczędnego zużycia benzyny i uzyskał najlepsze rezultaty, a w ogólno moskiewskim współzawodnictwie jego wóz zajął pierwsze miejsce na 44 zgłoszone samochody. W celu popularyzacji i poznania pracy Ostepienki, kierownictwo parku taksówkowego przeprowadziło na jego wozie dokładną próbę eksploatacyjną i techniczną, którą opisujemy poniżej.

W dniu próby licznik wskazywał 57.482 km. Do tego czasu oprócz regularnej konserwacji wozu wykonano li tylko dotarcie zaworów i wymianę łożyska, przedniego prawego koła.

Oględziny komisji technicznej wykazały, że samochód znajduje się w bardzo dobrym stanie, nie mając żadnych przeróbek ani w gaźniku, ani w innych elementach odgrywających rolę w zużyciu paliwa.

Próba długości drogi przejechanej z rozpędu, wykazała, że na gładkiej nawierzchni betonowej, całkowicie poziomej, po wyłączeniu silnika i biegu na luz, przy szybkości 40 km/golz. samochód zatrzymał się po 201.6 m. To samo z szybkością 60 km/godz. dało wynik 816,3 m.

Próba praktycznego zużycia benzyny przy normalnych warunkach wielkomiejskiego ruchu, została przeprowadzona w Moskwie na trasie: Wystawa Rolnicza — dwa okrążenia ul. Ogrodowej — Wystawa Rolnicza. Podczas jazdy kontrolerzy i chronometraż, notowali ilość wyłączeń zapłonu, ilość uruchomień silnika rozrusznikiem lub rozpędem, ilość zatrzymań, ilość przyhamowań, początkową i końcową szybkość przy jeździe rozpędem oraz czas utracony na wszystkie postoje. Trzeba zaznaczyć, że próba odbywała się z zachowaniem wszystkich przepisów ruchu, za wyjątkiem przestrzegania przepisów szybkości. Zasadnicze wyniki przeprowadzonych badań są następujące:

Cała trasa o długości 52,5 m została przebyta w ciągu 2 godzin, co daje szybkość przeciętną 26,5 km/godz. Ilość zatrzymań spowodowanych ruchem ulicznym wyniosła 41, i czas stracony na zatrzymanie równał się 21 min. 13 sek. Tak więc czas samej jazdy wyniósł 1 godz. 38 min. 47 sek., co dało szybkość techniczną 32,6 km/godz. Ilość hamowań do całkowitego zatrzymania się wyniosła 32, podczas gdy 9 zatrzymań odbyło się po ukończeniu jazdy rozpędem. Wykorzystanie jazdy rozpędem następowało od szybkości przeciętnie 58 km/godz. a kończyło się włączeniem silnika bez użycia rozrusznika przy szybkości przeciętnie 24 km/godz.

Ilość zużytego paliwa podczas całej próby wyniosła 3,83 l, co daje 46% oszczędności w stosunku do wyznaczonej normy.

Rozważmy przeto, jakie czynniki wpłynęły na tak znaczną obniżkę zyżycia paliwa, bez jakichkolwiek (zawsze szkodliwych) zmian w gaźniku lub instalacji zapłonowej?

Otóż po pierwsze, wóz kierowcy Ostapienko nie opuścił nigdy codziennego przeglądu i podlegał zawsze drobiazgowej kontroli technicznej oraz obsłudze profilaktycznej. Po drugie w metodach jazdy na miejsce czołowe wysuwał się moment wykorzystania rozpędu. Nie należy jednak tego pojmować w sposób, którego wprowadzenie w życie przyniosłoby odwrotny efekt. A więc samochód prowadzony przez Ostapienkę był stosunkowo wolno rozpędzany łagodnym przyciskaniem dźwigu gazu. Na każdym biegu czas jazdy wynosił tyle, ile było konieczne do uzyskania szybkości pozwalającej na włączenie wyższej przekładni. Po dojściu zaś około 60 km/godz kierowca, obserwując dość odległe przed sobą skrzyżowania, a opatrzone sygnalizacją świetlną, orientował się doskonale w jakim wypadku można wyłączyć silnik i przekładnie na luz i jechać do skrzyżowania rozpędem. Nie popełnił on nigdy tej niedorzeczności, aby rozpędzony samochód toczył się na wciśniętym sprzęgle! Dalszym, istotnym punktem w metodach jazdy Ostapienki było zredukowanie do minimum zbędnego czasu pracy silnika. Tak więc, przed skrzyżowaniem, widząc z daleka po świetle zielonym, żółte, już wyłączał silnik i uruchamiał go dopiero, gdy po czerwonym zapalał się sygnał uwagi — żółte światło. (Tutaj również nie dopuszczał on się przesady i nie wyłączał silnika na 10 czy 15 sekund po to, by go zaraz uruchomić, ale robił to w momentach przymusowego postoju przekraczającego 40 — 50 sekund. Inaczej oszczędność benzyny zostałaby przekreślona nadmiernym zużyciem rozrusznika i zębatki na kole zamachowym). Wreszcie ostatnim punktem było wykorzystywanie rozpędu w momencie zbliżania się do zakrętu lub innej przeszkody, zmuszającej do zwolnienia. Ostapienko wyłączał silnik i bieg na luz, przy około 60 km/godz. jechał rozpędem do spadnięcia szybkości nie niżej 24 km/godz następnie po wciśnięciu sprzęgła delikatnie i z wyczuciem wstawiał bieg odpowiedni do tej szybkości i włączywszy zapłon uruchamiał silnik, ewentualnie używał rozrusznika. I tu nie popełniał przesady, nie wykorzystywał rozpędu do szybkości kroku ludzkiego i nie wstawiał wtedy biegu, by wreszcie silnik po paru skokach i uderzeniach wału zaskoczył, gdyż oszczędność na paliwie byłaby przekreślona szybkim zyżyciem całego układu przeniesienia, a szczególnie łożysk przegubów i kół zębatych.

Tak więc widzimy, iż wzorując się na niezbyt skomplikowanych metodach jazdy kierowcy Ostapienko, doprowadzić możemy zużycie paliwa i w swym wozie do znacznej obniżki. Pamiętać jednak należy że metody oszczędności proste czy skomplikowane, nie polegają tylko na efektywnym zaoszczędzaniu paliwa, lecz na oszczędzaniu takim, które nie obniża i nie rujnuje stanu i żywotności innych zespołów. Zwykła kalkulacja handlowa tak, jak i w innych dziedzinach ma i tu zastosowanie. Bo cóż na przykład warte jest zaoszczędzenie, w nieodpowiedni sposób na 10 000 km stosunkowo dużej ilości benzyny, równej 300 litrom za cenę 24 tys. złotych, gdy jeszcze niepotrzebna po takim przebiegu, wymiana łożyska, sprzęgła i przegubów wału kordanowego wyniesie po opłaceniu części — przeszło 40 tys. złotych. Wtedy nie jest to oszczędność, a strata 16 tys. złotych i obniżenie wartości technicznej samochodu w skutek nieumiejętnej jazdy.

A więc uwaga! Tylko umiejętne i rozsądne oszczędzanie jest prawdziwą i efektywną oszczędnością.

Rozwój prasy motoryzacyjnej w RCS

Z prawdziwym zadowoleniem przyjęliśmy wiadomość o ponownym zwiększeniu nakładu prasy motoryzacyjnej w Czechosłowacji. Trzy lata ukazywania się doskonałego czasopisma fachowego „Svét Motoru" (wychodził 2 razy miesięcznie), redagowanego przez inż. A. Tumę, zyskało mu coraz liczniejsze rzesze zwolenników i sympatyków nie tylko w Czechosłowacji ale i w wielu innych krajach. Początkowy nakład 8 000 egz. stopniowo wzrastał a obecnie przekroczył już znacznie 30.000 co może być uważane za swego rodzaju rekord wydawniczy. „Svet Motoru" ukazywać się będzie od stycznia br. regularnie co drugą sobotę. Również dotychczasowy miesięcznik „Motocykl" redagowany przez ten sam zespół, a ukazujący się od roku, powiększą swój nakład oraz zamienia się na dwutygodnik.

W ten sposób co tydzień wychodzić będzie w Czechosłowacji fachowe pismo motoryzacyjne — na przemian w każdą sobotę „Svet Motoru" i „Motocykl". Redakcja obu tych pism opracowuje równocześnie wewnętrzno klubowe wydawnictwa miesięczne Automobilklubu CSR.

Życzymy serdecznie dalszych sukcesów!

Polska i Świat za kierownicą

MZK OTRZYMUJĄ „MAVAGI"

Zakupione na Węgrzech autobusy marki „MAVAG" przeznaczone są dla Miejskich Zakładów Komunikacyjnych szeregu większych miast Polski, przede wszystkim zaś dla Warszawy, która już od paru miesięcy oczekiwała z niecierpliwością na obiecane wozy. Niestety, dostawa tych autobusów uległa pewnemu opóźnieniu i pierwsza ich partia nadeszła w styczniu. Z partii tej kilkanaście wozów na mocy rozdzielnika PKPG przekazał „Motozbyt" dla MZK Warszawy, resztę zaś otrzymała Częstochowa i inne miasta. W lutym oczekujemy nadejścia dalszych „Mavagów".

(K)

„CHAUSSON" O MOCY 100 KM

Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie zakupiły autobus marki „Chausson", posiadający silnik o mocy 100 KM, zamiast — jak w innych, kursujących w Polsce „Chaussonach" — 80 KM. Autobus ten był przed zakupem poddany przez MZK próbom eksploatacyjnym które wypadły pomyślnie. (K)

AUTOBUSY TUBAUTO—PRZEROBIONE

Pod koniec 1948 roku Polonia francuska ofiarowała Warszawie 20 autobusów marki Tubauto. Jeździły w Warszawie przez około ½ roku, lecz szybko zostały wycofane. Okazało się, że mają podstawowe błędy konstrukcyjne, dzięki czemu uległy przedwczesnemu zużyciu i wymagają zmian konstrukcyjnych przed ewentualną ich dalszą eksploatacją. M. Z. K. nie miały możności dokonania wymienionych zmian, wobec czego zgodziły się oddać je Śląskim Liniom Komunikacyjnym. Na Śląsku pod kierownictwem inż. Antesa przeprowadzono konieczne zmiany konstrukcyjne, a następnie puszczono autobusy w ruch na swoich liniach. Zmiany konstrukcyjne, o których mowa są bardzo ciekawe i oryginalne. Wykonanie ich dowodzi wysokiej wartości pracowników, okazujących dużą pomysłowość i nowatorstwo w pracy, w oparciu o wiedzę i doświadczenie. W rezultacie uratowano 20 autobusów o wielomilionowej wartości dla gospodarki narodowej, a śląskiemu światowi pracy zapewniono większą ilość dogodnych środków komunikacyjnych. (W)

CYSTERNY DO PRZEWOŻENIA MLEKA

„MOTOZBYT" sprowadził z zagranicy dla Centrali Spółdzielni Mleczarsko Jajczarskiej 3 motorowe cysterny do przewożenia mleka. Pojazdy te składają się z ciągników siodłowych „Panhard" oraz naczep-cystern. Wykorzystanie tych cystern przez Centralę winno usprawnić i podnieść warunki higieniczne dostawy mleka do miast.

AMERYKAŃSKA POMOC DLA EUROPY

Październikowy numer angielskiego czasopisma „The Autocar" na str. 1003 zamieszcza dwie notatki pod wiele mówiącymi tytułami:

„Isotta — Fraschini Liquidated" — „Likwidacja firmy Isotta Fraschini".

Notatka rozpoczyna się od słów: według oficjalnej gazety włoskiej stara, znana firma samochodowa Isotta Fraschini została poddana w stan likwidacji...

Druga notatka nosi tytuł „Auto — Union Again" — Znów „Auto Union":

Znana przedwojenna niemiecka firma Auto Union została wskrzeszona w Ingolstadt w Bawarii, gdzie będą wyrabiane motocykle. Planuje się że produkcja samochodów odbywać się będzie w Düsseldorfie.

Dalsze komentarze zbyteczne.

Również charakterystyczną jest wypowiedź senatora Nuffielda na zebraniu, z okazji wystawy samochodowej w Anglii zamieszczona w tym samym numerze pisma.

Oświadczył on, że brytyjski przemysł samochodowy pracuje jedynie z wydajnością 65% w stosunku do swoich pełnych możliwości.

Zamykanie firm włoskich spadek produkcji w Anglii, odbudowa przemysłu niemieckiego oto defetystyczne skutki pomocy amerykańskiej dla Europy.

Kl.

PROTEST KOMBATANTÓW

Byli żołnierze armii australijskiej, uczestnicy wojny z faszyzmem złożyli na ręce rządu protest przeciwko stale wzrastającemu importowi do Australii samochodów produkcji japońskiej. Liczba importowanych w obecnej chwili przez Australię pojazdów wynosi 300 do 400 miesięcznie.

Protest byłych żołnierzy australijskich nie odniósł żadnego sukcesu. Idący bowiem na „amerykańskim pasku" rząd australijski zmuszony jest zakupywać produkty odradzającego się przemysłu japońskiego, pozostającego w ścisłym związku i kontrolowanego przez kapitał amerykański. ss.

WZOROWI KIEROWCY–



Chociaż łatwiej pracować w lecie, jednak i w zimie kapr. Jan Gruda zasługuje nadal na miano przodującego kierowcy swej jednostki.

NASI KORESPODENCI DONOSZĄ

JAK ZMP-owcy WSPÓLNIE POKONALI MRÓZ

Kiedy ranna pobudka w styczniowy mroźny poranek zrywa kierowców batalionu samochodowego ze snu, na dworze jest zupełnie ciemno. Kto odbył służbę wojskową, ten wie, że teraz następują po sobie z błyskawiczną szybkością: mycie — apel — śniadanie. Do zajęć więc, do codziennej pracy wychodzą żołnierze o zmroku. Śnieg skrzypi pod nogami, a mróz szczypie w nosy i policzki. Po przeciwnej stronie placu, na którym nawiany śnieg utworzył wysokie zaspy, szarzeją garaże i hale warsztatowe jednostki. Taka zima to nie żarty 24° C poniżej zera. Wszyscy wyraźnie słyszeli, gdy plut. Michalak włączył głośnik radiowy na sali. A teraz może w sercu niejednego kierowcy rośnie obawa: Czy, aby korba da radę? Jak mu silnik „zaskoczy"? Idący pamiętają dobrze powiedzenie kpr. Samka, przewodniczącego koła ZMP, który na zebraniu kierowców wyraził się: — „Jak sobie pościelesz — tak się wyśpisz". Dotyczyło to oczywiście samochodów. Znaczy się: jak pozostawisz na noc samochód — tak go rano będziesz uruchamiał. Bo zwyczajne spuszczenie wody z chłodnicy to jeszcze nie wszystko.

Dlatego ZMP-owcy naszej jednostki poświęcili tyle uwagi w sprawie „nocowania" maszyn. Już na pierwszym zebraniu koła ZMP, kierowca samochodu ciężarowego ZIS. st. szer. Jan Zawilski zwrócił uwagę na prawidłowe opróżnianie układu chłodzenia samochodów ciężarowych, do których nie używamy mieszanki niezamarzającej.

„**WAŻNYM JEST OTWARCIE OBYDWU KRANIKÓW**, a gdy woda przestanie wyciekać, dobrze jest kilkoma obrotami pompy wodnej (należy uruchomić na 2 — 3 sekundy silnik) pozbyć się nawet ostatnich kropel wody. Dla pewności można kawałkiem drutu sprawdzić, czy osad nie zatrzymał resztek wody, przeczyszczając wyloty kraników. Woda oczywiście nie może zalewać nam podłogi w garażu, lecz spływa do podstawionych naczyń" — wyjaśniał st. szereg. Zawilski.

Jego „recepta" stosowana z powodzeniem przez wszystkich kierowców w jednostce przetrwała pierwsze mrozy. Gdy jednak termometr opadł na — 10° C i lada dzień (a właściwie lada noc) groził dalszy spadek temperatury zebrali się ponownie ZMP-owcy, aby podjąć nową akcję — do walki z mrozem.

— „**CZYSTE SAMOCHODY ODSTAWIĆ DO GARAŻU**" — powiedział po otwarciu dyskusji szereg. Adam Warzecha. Rozumiem to w ten sposób — wyjaśniał dalej — że warstwa śniegu i lodu, jaka zbiera się pod samochodem w czasie jazdy, musi być przed odstawieniem wozu na noc całkowicie usunięta. Kilka ośnieżonych samochodów może obniżyć temperaturę w garażu o dodatkową „porcję" mrozu — stwierdził na zakończenie szereg Warzecha. Jego wniosek został przyjęty.

„**CHROŃMY AKUMULATORY PRZED MROZEM** — powiedział z kolei szereg. Koterwa. A przy bardzo dużych mrozach wynośmy je nawet na noc do ciepłych pomieszczeń. Opłaci się to w zupełności, gdyż rano przy zapalaniu silnika posiadać będą swą pełną moc".

Naskutek wniosku szereg. Koterwy kierowcy jednostki opatrzyli starannie swoje skrzynki na akumulatory, zabezpieczając je ze wszystkich stron wełnianymi pakułami. Co jednak począć gdy temperatura opada dalej, przekraczając nawet—20° C?

— „**ROZGRZEJEMY NASZE SAMOCHODY** — oświadczył kpr. Samek. Gorący olej i woda spełnią to zadanie. Należy tylko umiejętne podejście do sprawy. Otóż już poprzedniego dnia, po powrocie z zadania, gdy olej w silniku jest jeszcze ogrzany trzeba go spuścić do odpowiedniego naczynia (musi być ono czyste!) i zanieść do ciepłego pomieszczenia. A od rana wspólnie przystąpimy do roboty".

I rzeczywiście. Zamiast „piłowania" silników i długiego kręcenia korbą na mrozie, kierowcy batalionu rozpoczęli tego dnia „zimowe" uruchamianie ciężarowych samochodów. Zgodnie podzielono wszystkie czynności. Tak więc, gdy jedna grupa już od pół godziny dokładała dobrze do ognia, gotując wodę deszczową (śnieg!), grupa druga grzała olej silnikowy w bańkach, zanurzywszy je do gotującej się wody. Trzecia grupa umieszczała akumulatory w skrzynkach i łączyła je z przewodami. Po chwili rozpoczynało się stopniowe wlewanie gorącej wody do chłodnicy — przy otwartych kranikach. Po kilku minutach, gdy co raz szersza struga wody spływała przez układ chłodzenia, kpr Samek dał rozkaz: „Zamknąć kraniki!", a zaraz potem: „Wlać gorący olej!" Po zamknięciu wlewu na olej i zakręceniu korka napełnionej, już chłodnicy, wystarczyło kilka obrotów korbą, aby przekonać się, że zamarznięty silnik odtajał: wał korbowy obracał się z łatwością. Wtedy padł ostatni rozkaz: „Włączyć zapłon!" I o dziwo: po dwukrotnym zakręceniu korbą silniki „zaskakiwały" jak w lecie.

Teraz dopiero kierowcy, po doprowadzeniu ciepłoty silnika do temperatury użytkowej (80° C), po zabezpieczeniu chłodnicy i maski, mając wyposażenie saperskie pod ręką, wyruszyli kolejno na oczekujące ich tego dnia zadanie. Zaś oficer jednostki do spraw technicznych zameldował dowódcy:

— „Dzięki aktywności koła ZMP i wspólnemu przygotowaniu samochodów, nasi kierowcy pokonali mróz. Gotowość batalionu samochodowego do zadań — w 100%.

plut. Ludwik Szeliga

NOWE KARTY DROGOWE

Ministerstwo Komunikacji wprowadziło do użytku nowe „Karty drogowe pojazdów mechanicznych" w miejsce dotychczasowych „Kart kontroli pracy poj. mech." popularnie nazwanymi „kontrolkami" (Odnośne zarządzenie ukazało się w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr. 37/1949 r.).

Tak więc istnieją cztery rodzaje kart drogowych:

wzór SM-101 — dla samochodów osobowych,

wzór SM-102 — dla samochodów ciężarowych,

wzór SM-104 — dla autobusów międzymiastowych,

wzór SM-105 — dla autobusów miejskich.

Nowe karty drogowe, a specjalnie karta drogowa samochodu ciężarowego, wzorowane są na radzieckich kartach drogowych. Różnią się one od dotychczasowych „kontrolek" treścią i układem graficznym. Wprowadzenie nowych kart uzasadnione jest koniecznością uporządkowania systemu kontrolno-sprawozdawczego zharmonizowanego z realizacją 6-letniego planu usług transportowych w przewozach własnych i uspołecznionych publicznych. Karta drogowa jest dokumentem pierwotnym i zasadniczym dla sprawozdawczości. Ze względu na jej ważność, polecono traktować ją jako druk ścisłego zarachowania. Z tego względu każda jednostka samochodowa zobowiązana jest do prowadzenia „Książki kontroli wydanych kart drogowych". Rzeczą dużej wagi jest skrupulatne i zgodne z rzeczywistością wypełnianie przez kierowców rubryk kart drogowych, przeznaczonych dla nich. Od tych bowiem zapisów zależyć będzie prawdziwy (lub fałszywy) obraz pracy samochodu. Na podstawie zapisów kierowców będą opracowane dane dla sprawozdawczości, dla obliczenia wynagrodzeń, premii itd. Jest to dostatecznym powodem, aby zapisy te traktować z należytą uwagą i zgodnie ze stanem faktycznym. (W.)

— „STUTYSIĘCZNICY" PKS—u —



Jednymi z wielu kierowców, którzy dzięki wzorowej opiece nad przydzielonym im wozem przejechali ponad 100 tys. km bez naprawy głównej, są ob. ob.: Kor, Kostrzewa, Świerkos i Karwacki (na zdjęciu). Wszyscy oni jeżdżą na autobusach Fiat w Stołecznej Stacji Komunikacji Osobowej PKS w Warszawie.

5 LAT MOTORYZACJI STOLICY

(dokończenie ze str. 1)

Równolegle ze wzrostem taboru autobusowego rosła ilość samochodów osobowych, ciężarowych i motocykli. Na ulicach pojawiły się pierwsze taksówki, których liczba zwiększała się z dnia na dzień, przekraczając poziom przedwojenny. (Obecnie mamy 1210 taksówek). Również ilość i jakość samochodów osobowych, będących w użytkowaniu instytucji państwowych i spółdzielczych wzrosła radykalnie. Nie widzi się już prawie nigdzie w eksploatacji wozów starych, nietypowych. Zostały one zastąpione nowymi Skodami, Fiatami, Citroenami czy też Chevroletami.

Również tabor transportowy (wozy ciężarowe i półciężarówki) zmienił zasadniczo swoje oblicze. I tu zostały wycofane prawie wszystkie wozy nietypowe, a wzamian za to zostały wprowadzone do eksploatacji doskonałe radzieckie ZIS-y, pierwsze samochody ciężarowe polskiej produkcji „Star", wielotonowe Fiaty, GMC, „Dodge".

Różnica w ruchu ulicznym Warszawy z 1945 r. a stanem obecnym jest ogromna. Przed pięcioma laty rzadkością był samochód nowy lśniący lakierem. Przeważały wozy składane z części wielu samochodów, mające za sobą tysiące przebytych kilometrów. Obecnie jest odwrotnie: Gdy w godzinach największego nasilenia ruchu, wyjdziemy na ulice miasta, to ujrzymy kilka rzędów lśniących samochodów na doskonałych asfaltowych jezdniach. Tym razem już naprawdę samochodów, a nie starych, nieużytecznych wraków. Ujrzymy nowoczesną sygnalizację świetlną na wszystkich ważniejszych skrzyżowaniach, ujrzymy miasto — w całym tego słowa znaczeniu — zmotoryzowane.

Te rzędy wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych na ulicach naszej stolicy są jednym z wielu dowodów, że Warszawa jest centrum motoryzacyjnym kraju. Właśnie w Warszawie mieszczą się centralne władze polskiej motoryzacji z Centralnym Zarządem Przemysłu Motoryzacyjnego na czele. W stolicy powstaje olbrzymia fabryka samochodów osobowych. Tu mieści się Naczelna Dyrekcja PKS, której linie biegną wzdłuż i wszerz całego kraju.

Nigdy jeszcze tabor samochodowy Warszawy nie był tak liczny. Jeżeli porównamy rok 1938 kiedy Warszawa posiadała 11.575 pojazdów mechanicznych z rokiem 1949 gdy Warszawa ma ponad 20 tysięcy pojazdów, zrozumiemy, że ten wielki wzrost ilości i jakości pojazdów mechanicznych możemy zawdzięczać tylko naszym centralnym władzom motoryzacyjnym, a przede wszystkim zawdzięczać możemy naszemu Rządowi Ludowemu, który dbając o wszystkie dziedziny życia gospodarczego, motoryzację kraju stawia na należnym jej miejscu.

Wiemy że ilości pojazdów mechanicznych przewidzianych Planem 6-letnim doprowadzą stan motoryzacji stolicy do jeszcze większego rozkwitu. Z każdym miesiącem i rokiem motoryzacja Warszawy będzie się polepszać, tak pod względem jakości i ilości wozów, jak również komfortu jazdy. Powoli wspomnienia jazdy „na łebka — na Pragie, na Pragie", z okresu 1945/46 zatrą się w naszej pamięci, a młodsze pokolenia, opowiadanie o tych rzeczach będzie przyjmować ze słusznym niedowierzaniem i uśmiechem. **elk.**

SIEC MIĘDZYNARODOWYCH DRÓG

Pod nadzorem Komisji Ekonomicznej Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie eksperci wszystkich krajów europejskich opracowali plan sieci autostrad i dróg w Europie.

Sieć dróg została rozpracowana w taki sposób, aby ułatwić dostanie się z jednego miasta w Europie do drugiego w jak najkrótszym czasie, drogami o najlepszych nawierzchniach i przelotności.

Komisja stwierdziła, że budowa nowych autostrad nie leży w interesie gospodarczym zniszczonej Europy. Dlatego zadecydowała wykorzystanie istniejących dróg i przeciągnięcie ich poprzez granice.

Międzynarodowe drogi europejskie zostały podzielone na 3 kategorie.

— autostrady o szerokości jezdni od 9 m wzwyż,

— drogi o szerokości jezdni od 7 do 9 m. dwujezdniowe z pasem zieleni pomiędzy jezdniami.

— drogi o szerokości 7 m. (drogi górskie w tej kategorii mogą mieć 6 m. szerokości).

Mosty winny być bezwzględnie tej samej szerokości co jezdnia, skrzyżowania z innymi drogami dwupoziomowe, a na całej trasie winna być zapewniona dobra widoczność. Znaki drogowe będą ujednolicone we wszystkich krajach.

W Polsce do sieci dróg o znaczeniu międzynarodowym zaliczono następujące trasy: Białystok — Warszawa—Łódź—Wrocław z odgałęzieniami do granicy czeskiej i Demokratycznej Republiki Niemieckiej Siedlce—Warszawa—Poznań—Kostrzyń; Lublin—Warszawa—Gdańsk—Szczecin; Rzeszów — Kraków — Katowice — Wrocław — Szczecin; Gdańsk — Wrocław, Gdańsk — Katowice oraz Warszawa — Kraków z połączeniami do granicy czeskiej. **(St. Sz.)**

— RACJONALIZATORZY



Ulepszenia racjonalizatorów przynoszą naszej motoryzacji wielomilionowe oszczędności. Henryk Nowak, członek ZZT, może się poszczycić poważnymi osiągnięciami na tym polu.

Dlaczego motocykl źle się trzyma drogi

Wydajność motocykla, jak i wszystkich pojazdów motorowych, a w tym osiągalna szybkość szczytowa jak i średnia, jest uwarunkowana mocą silnika i rodzajem nawierzchni, po której motocykl się porusza. W obecnym wzrastającym z roku na rok „pędzie do motoryzowania się" ilość motocykli do jazdy turystycznej, sportowej lub handlowej, zwiększa się ciągle, nasuwając niejednemu motocykliście mniej lub więcej wyszkolonemu temat długich dociekań dotyczących trzymania się drogi przez motocykl. Jednych interesuje to od momentu pierwszego poślizgnięcia się, innych z zaciekawienia czysto technicznego, a sportowców ze względu na wykorzystanie maszyny, pewność prowadzenia i bezpieczeństwo przy dużych szybkościach.

Wszyscy orientują się dobrze, że prawdziwe wykorzystanie mocy silnika i zdolności przyspieszenia i hamulców maszyny, może nastąpić nawet wtedy, gdy w złych warunkach drogowych, motocykl trzyma się drogi to znaczy, że jego obydwa koła nie tracą styczności z jezdnią i nie zdradzają ochoty do gwałtownych i nieoczekiwanych skoków, lub poślizgów bocznych. Jeżeli przyjęło się twierdzenie, że przy samochodzie, a więc pojeździe dwutorowym (dwa ślady kół) ważną jest kwestia trzymania się drogi, to tym bardziej przy jednotorowym motocyklu, jest to podstawowym problemem jego przydatności i możności wykorzystania. Od tego przecież zależy nie tylko bezpieczeństwo kierowcy, lecz także jego wartość bojowa i zdolność wykonywania wyznaczonych zadań. Złe trzymanie się drogi, oznacza nie tylko możliwość niebezpiecznego upadku i znaczne obniżenie wydajności maszyny, ale również wymaga zupełnie niepotrzebnego nakładu sił kierowcy, szybko męcząc jego system nerwowy.

Po tym krótkim i bezspornym wykazaniu znaczenia trzymania się drogi przez motocykl, nie będziemy zajmować się możliwościami kostrukcyjnymi obecnych fabryk motocyklowych. Wiemy bowiem doskonale, że z biegiem czasu postęp techniczny w dziedzinie budowy motocykli poprawił bardzo znacznie problem trzymania się drogi, przez wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań, jak naprzykład, resorowanie przodu i tyłu, usztywnienie ram i przednich widelców, równomierne rozłożenie wagi, obniżenie środka ciężkości, zmniejszenie przebiegu koła przedniego podczas resorowania itp. Celem mojego artykułu jest wskazanie tak kierowcom, jak i warsztatowcom przyczyn złego i pogarszającego się stopniowo, prowadzenia maszyny i trzymania się drogi.

Również nowoczesne resorowanie tyłu z widelcem prowadzącym i teleskopami, wyrabia się dość szybko przy nieumiejętnej obsłudze, pogarszając trzymanie się drogi.

Przejdźmy więc do rozpatrzenia poszczególnych zespołów i części w motocyklu, których stan może wpływać pogarszająco na prowadzenie i trzymanie się drogi.

A więc po pierwsze niesymetryczne obciążenie przedniego widelca, (mówię tu o czymś spotykanym na szczęście rzadko lecz jednak bardzo istotnym). Mianowicie różnorakie „dobudówki" do przedniego widelca w postaci lamp — poszukiwaczy, syren lub ozdobnych klaksonów, skrzynek narzędziowych a nawet baniek do oleju lub pomp powietrza — powodują nierównomierne obciążenie w stosunku do osi podłużnej motocykla, a tym samym wpływają na zakłócenie jego równowagi. Daje się to specjalnie odczuwać przy śliskiej nawierzchni i gołoledzi.

Drugim punktem jest ciśnienie powietrza w ogumieniu. Tak dziwnie się złożyło, że motocykliści mniej zwracają uwagi na ciśnienie niż samochodziarze postępując błędnie, gdyż właśnie w pojeździe dwukołowym jest ono szczególnie ważnym. Fabryki podają ciśnienie z dokładnością do 1/10 atm. i tego trzeba przestrzegać. Tak jak i za niskie tak i za wysokie ciśnienie jest szkodliwe. Co prawda różne motocykle różnie na to reagują w każdym bądź razie stanowi ono w bardzo poważnym stopniu o prowadzeniu się motocykli.

Trzecim punktem na który trzeba zwracać szczególną uwagę, jest stan łożysk tocznych wewnątrz piast. Wyrobienie stosunkowo nawet niewielkie powoduje „pływanie" maszyny i szczególnie przy mokrej nawierzchni może szybko przekonać kierowcę, iż pogarsza, aż do przewrócenia się, prowadzenie maszyny i trzymanie się drogi.

Czwartym punktem, bodaj że najczęściej zdarzającym się w praktyce jest zaniedbany widelec równoległoboczny lub też teleskopowy. W pierwszym wyrobienie sworzni, wieszaków i tulejek spowoduje „wędrówkę" koła z boku na bok, zależnie od układu działających obciążeń. W drugim, te same rezultaty, daje wyrobienie dolnych części prowadzących przy równoczesnym zużyciu tulejek na dole i w połowie teleskopów. Wyrobienie otworów przetykowej osi lub nieodpowiednie umocowanie teleskopów w swych poprzeczkach, dają w konsekwencji bardzo wyraźne pogorszenie trzymania się drogi szczególnie przy wyższych szybkościach.

Naszym piątym zmartwieniem są łożyska kierownicy, niestety mocno zaniedbane przynajmniej w 80% motocykli. Czasem ktoś coś tam powie „że widelec mi stuka" nie widelec! to właśnie łożysko w główce ramy. Rozluźnienie się miseczek, a co za tym idzie wyrobienie się kulek, spowodowane w części normalnym zużyciem, w części zaś „siadaniem" gwintu na szyjce widelca, również daje się we znaki podczas prowadzenia motocykla gdy z nienacka koło ucieka w bok, a w rezultacie na śliskim kierowca i motocykl nagle jadą na boku.

Szóstym punktem, co prawda w mniejszej ilości spotykanym, gdyż nie we wszystkich motocyklach się znajdującym jest resorowanie tyłu. Tak samo jak i ruchy przedniego koła w wyrobionym widelcu przestają odbywać się w jednej płaszczyźnie podczas resorowania, tak samo i amortyzacja tyłu, czy to w widełkach prowadzących, czy w teleskopach z chwilą wyrobienia zaczyna wprowadzać motocykl w ruch wężowy, koło tylne „pływa" na boki a więc prowadzenie i trzymanie się drogi jest bardzo pogorszone.

Siódmym punktem, tych jak z ilości wynika siedmiu plag motocyklistów, jest ustawienie kół. Zaniedbywane przynajmniej w 95% motocykli, daje się we znaki podczas jazdy najlepiej w wypadku prowadzenia motocykla przez kierowcę innej maszyny. Pozostawianie dwóch śladów przez motocykle solówki, wskazuje wyraźnie na różniącą się linię w kierunku jazdy z osią podłużną motocykla. To, samo przez się, pogarsza znacznie prowadzenie i trzymanie się drogi.

Kończąc mój krótki artykuł, nie chciałbym by motocykliści którzy wyczuwają, że ich maszyny źle prowadzi się i źle trzyma się drogi pogrążali się w czarnej rozpaczy, że tyle punktów mogło to spowodować i że może aż wszystkie siedem są tego przyczyną. Nie martwcie się, bo przeważnie wystarczy jeden punkt no a z tym można sobie łatwo poradzić.

O metodach wykrywania i usuwania opisanych powyżej przyczyn złego prowadzenia się motocykla i trzymania się drogi, napiszę innym razem.

Żym.

TATRAPLAN — SPORT

Podczas wyścigu o nagrodę miasta Brna pierwsze miejsce w klasie do 2.000 cm³ zajął B. Sojka na wozie Tatraplan — S. S., bijąc szereg konkurentów na maszynach anglosaskich. Tak jak i poprzednio, w tym samym dziale, opisany wóz Skoda SS — wybudowany specjalnie do celów sportowych, Tatraplan — SS, jest jeszcze jednym dowodem prężności czeskiego przemysłu i wysokich kwalifikacji konstruktorskich RCS.

Większa część zespołów nośnych, napędowych jak również i zawieszenia pochodzi z produkcji seryjnej. Cały zespół napędowy złożony z silnika, sprzęgła, wyrównywacza i skrzyni biegów, znajdujący się normalnie w każdym Tatraplan, za tylnym mostem, został obrócony o 180°. W ten sposób Tatraplan-SS ma silnik położony przed tylnim mostem. Sprężanie zwiększono na 1 : 8, co wymagało stosowania paliwa o zawartości 50% benzyny i 50% etylu.

Silnik wyposażono w cztery opadowe gaźniki Solex o przekroju 32 mm. i cztery oddzielne rury wydechowe z tłumikami typu Burgess (wóz startuje bowiem w kategorii sportowej). Obroty podniesiono do 4.500. i uzyskano moc 83 KM, co przy przełożeniu tylniego mostu 3,3 : 1 i oponach 5,50 x 16 odpowiada szybkości 180 km/godz. Dmuchawa chłodzenia jest budowy seryjnej i czerpie powietrze z wlotu, umieszczonego z prawej strony nadwozia nad oparciem kierownicy. Wyprowadzenie powietrza chłodzącego następuje za mostem tylnim przez skośne otwory. Celem zapewnienia dobrego dopływu powietrza do gaźników, połączono je specjalnymi kanałami ssącymi z umieszczonym w przodzie nadwozia „łapaczem powietrza". Jest on jakby dużym, spłaszczonym lejkiem, osłoniętym siatką. Rama rurowa spawana, o dużej wytrzymałości. Wóz posiada sportowe łączenie z instalacją elektryczną. Aerodynamiczne błotniki w połowie swej długości posiadają komory na paliwo o objętości 55 litrów. Koło zapasowe umieszczone jest pod pokrywą z przodu nadwozia, tam też znajduje się chłodnica oleju.

Zawieszenie kół przednich na dwóch rurach poprzecznych jak w seryjnym Tatraplan. Tablica zegarów zawiera obrotomierz, szybkościomierz, wskaźniki ciśnienia i temperatury oleju. **(Z).**

UWAGA! jedzie PIRAT drogowy ... a co na to Komp. Ruchu M.O.

Jak dowiedzieliśmy się ostatnio, umieszczanie nawet dokładnych opisów popełnianych przestępstw drogowych, z podaniem jak najbardziej szczegółowych danych wykroczenia, miejsca, czasu, marki wozu i numeru rejestracyjnego — w stałej kolumnie piratów drogowych, nie przynosi prawie żadnych rezultatów. Piszemy, że prawie żadnych, ponieważ tylko niewielka stosunkowo ilość opisanych kierowców, poprawiła swe zachowanie na jezdni, podczas gdy reszta powtarza nałogowo swe wykroczenia. (Naprzykład opisany w numerze 8 naszego pisma Chevrolet — Fleetmaster Nr. A-75174 za nadużywanie klaksonu na odcinku opatrzonym znakami zakazu trąbienia, prawie codziennie, jadąc Aleją Niepodległości pomiędzy Filtrową a Nowowiejską, w godzinach porannych trąbi przeważnie bez potrzeby — nie pomny tego, iż już raz figurował w kolumnie piratów drogowych). Ale nie o to tym razem chodzi. Jesteśmy pewni, że i ta reszta zrozumie wreszcie konieczność poprawy i dla niej głównie zamieszczamy artykuły o kulturze jazdy, o parkowaniu, o podjeżdżaniu do skrzyżowań itp. Tym razem chcemy dowiedzieć się jak reaguje na kolumnę piratów drogowych Kompania Ruchu MO i Delegatura Starostw Grodzkich przy Wydziale Komunikacyjnym Zarządu Miejskiego w Warszawie? Czy naprawdę nikt z wymienionych Instytucji nie zajmuje się ukaraniem podanego pirata? Czy może on nadal bezkarnie terroryzować swoją metodą jazdy innych użytkowników dróg, aż do momentu „wpadnięcia" na przedstawiciela MO z bloczkiem mandatowym w ręku? Czyż Kompania Ruchu MO i Delegatura Starostw Grodzkich uważają za niecelowe ukaranie jawnych wykroczeń przeciw przepisom ruchu, wykroczeń które w wielu wypadkach narażają życie ludzkie i cenny sprzęt państwowy?

Jeżeli obie te Instytucje odpowiedzą, a sądzimy że odpowiedzą napewno: „Piratów trzeba karać i to ostro" to prosilibyśmy o wyjaśnienie co zrobiono na przykład z podanym w numerze 17 naszego pisma piratem drogowym który o mały włos stałby się przyczyną zranienia lub zabicia paru osób na przystanku tramwajowym przy ul. Rakowieckiej w dniu 12.IX.49 r. o godzinie 15-ej 35 min. Pirat ten prowadził wielki ciągnik Hanomag 100 KM wraz z przyczepą 3.5 t. Oczywiście przyczepa była bez numerów a Hanomag miał na błotniku wymalowane białą farbą C-35560. Wracamy do tego pirata dlatego że już wtedy uważaliśmy, abstrahując od jego metod jazdy, że numer C-35560 jest czymś bardzo dziwnym i niezrozumiałym w 1949 r. Pamięć nasza notowała ostatnio numery serii C, długo przed unormowaniem rejestracji, a było to w 1946 r. Czyż więc ten Hanomag przez trzy lata bezkarnie jeździł z przedawnionym i nieaktualnym numerem, i nikt go nie zatrzymał. Może ktoś odpowie, że to niemożliwe — niestety! Nie tylko, że było to możliwe we wrześniu 1949 r. ale i teraz jest jeszcze aktualne. Mianowicie przed paru dniami, a więc pomiędzy 16-tym i 19-tym stycznia 1950 r. znów na ulicy Rakowieckiej zaobserwowaliśmy kilkakrotnie samochód ciężarowy, z wywrotką, Krupp — Junkers, nie posiadający numeru przedniego, a za to ozdobiony z tyłu starym numerem serii C. Samochód ten rażąco brudny, z całym spokojem w godzinach nasilenia ruchu (15 — 16) tarasował dokładnie róg Al. Niepodległości i Rakowieckiej, parkując przy przystanku tramwajowym, bynajmniej nie przy samym krawężniku, ale około 60—80 cm. od niego. Ciężarówka ta o nośności (zdaje się) powyżej 6-ciu tonn, posiada znaczną szerokość która doskonale utrudniała jazdę kierowcom autobusów MZK i innych ciężarówek na tym skrzyżowaniu, zasłaniając całkowicie widoczność narożników ulic. Sądzimy że tym razem zostanie wreszcie odkryty drugi tajemniczy pirat z pod znaku serii C gdyż już cztery pełne lata minęły od chwili jej zlikwidowania.

Ponieważ piszemy powyżej o nieznanych obecnie na terenie Polski numerach i wiemy równocześnie, że samochody zagraniczne przybywające do Polski podlegają już po paru dniach przerejestrowaniu w nasze obowiązujące tablice, oraz wiemy, że ponad 60 państw podpisało Międzynarodową Konwencję o ruchu samochodowym i stosują one zawsze oznaczenie kraju skrótem literowym na każdym samochodzie wyjeżdżającym zagranicę, podajemy ku uwadze Kompanii Ruchu MO, że z wielkim zdziwieniem obserwujemy od paru dni w Warszawie poruszającego się bezkarnie zielonego Willysa (z drewnianą budą) nieposiadającego żadnych oznaczeń kraju i nie mającego wogóle przedniego numeru. Do tego należy dodać że kierowca wymienionego wozu nie zna widocznie podstawowych zasad i znaków ruchu, skoro parkował tym wozem w dniu 21.I rb. o godz. 14-30 na ulicy Marszałkowskiej przed domem numer 98 a więc pomiędzy wysepką tramwajową a wnęką w chodniku. Takie ustawienie wozu szczególnie na ulicy posiadającej znaki zakazu parkowania od 7-mej do 10-ej i od 14-ej do 18-tej, w godzinach nasilenia ruchu (była to sobota) winno być szczególnie mocno napiętnowane.

Najciekawszym szczegółem w tym wszystkim jest fakt, iż samochód ten stojąc tam dość długo i tamując doskonale ruch uliczny był dobrze widoczny z budki milicjanta regulującego ruch na skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich i Marszałkowskiej ...i niestety kierowca Willysa nie został zawezwany, przez zawsze pełniącego służbę milicjanta w pobliżu budki regulującego, do zapłacenia mandatów za brak numeru rejestracyjnego, za brak oznaczenia kraju i za postój w niedozwolonym miejscu. Sądzimy, że w najbliższym czasie przedstawiciele Kompanii Ruchu MO pomogą mu jednak do uregulowania tych bezspornych zobowiązań.

Pisząc już o ulicy Marszałkowskiej i zakazuje parkowania i musimy dodać, że akurat za tablicą zakazu postoju przy rogu ul. Wspólnej, w tym samym dniu, po godz. 14-tej parkowały, dwa wozy Buick i Volvo ze szwedzkimi chorągiewkami. Przypuszczamy jednak, że tablice zakazujące postoju wyglądają w Szwecji tak samo jak i u nas, a kierowcy tych wozów u siebie w kraju, napewno nie łamaliby przepisów ruchu bezkarnie.

Nawet we śnie, tajemnicze numery, męczą obserwatora ruchu ulicznego

Radziecki motocykl sportowy M-75

Zapotrzebowanie stale rozwijającego się sportu motorowego ZSRR, na coraz nowocześniejsze, szybsze i wydatniejsze maszyny, zostało w ostatnim czasie, w dużej mierze zaspokojone wyprodukowaniem nowego modelu M-75. Motocykl ten o przeznaczeniu sportowym, jest wyrabiany w niedużych seriach przez Irbicką fabrykę motocykli, dla klubów motorowych i zrzeszeń sportowych.

Konstrukcja motocykla M-75 oparta jest w zasadzie na modelu poprzednim M-72 z wprowadzeniem wielu ciekawych zmian i udoskonaleń. Celem zwiększenia mocy silnika i podniesienia jego wydajności, zmieniono układ zaworów, z dolnych stojących — na górne, wiszące w głowicach, nie zmieniając przy tym ani średnicy tłoka ani skoku. Tak więc motocykl M-75 jest również 750-ką jak i jego poprzednik z tym jednak, że jest rasową maszyną górnozaworową. Półkuliste komory sprężania pozwalają na sprowadzenie do minimum strat energii cieplnej z równoczesnym zapewnieniem dalszego napełniania mieszanką. Dzięki temu uzyskano możność podniesienia stopnia sprężania przy znacznie mniejszej zdolności detonacyjnej silnika.

Zmiany te pozwoliły na podniesienie ilości obrotów, nie podnosząc temperatury pracy silnika, a obniżając jego zużycie paliwa. Tak więc model M-75 przy 5.100 obr. min osiąga moc 30 KM, podczas gdy model poprzedni M-72 miał tylko 22 KM przy 4.600 obr. min. Różnica ta zapewnia bardzo wysokie korzyści dynamiczne i pozwala na osiągnięcie około 160 km/godz. Pomimo dość znacznego podwyższenia obrotów i sprężania, zachowano tą samą elastyczność pracy co w silniku M-72. Bardzo dogodne warunki chłodzenia, przez gęste żebra cylindrów i aluminiowe głowice, pozwalają w pełni wykorzystać maszynę M-75 do celów sportowych, gdzie długie przeciążanie silnika wraz z wymaganiem jego niesłabnącej mocy, przez dłuższe okresy czasu, jest na porządku dziennym.

Głowice odlane są ze specjalnego stopu aluminiowego i posiadają wtopione gniazda zaworowe z brązu. Średnica zaworów wynosi w przekroju talerzyka 33 mm, podczas, gdy przelot gaźników 27 mm. Gaźniki posiadają jak widać z średnicy ich przelotu otwór większy o 3 mm od zwykłych K-37 stosowanych w silnikach M-72.

Pomimo, iż może gaźniki zewnętrznie nie różnią się dużo od K-37, zastosowano i w nich pewne ulepszenia. Mianowicie zrezygnowano ze starych komór pływakowych, odlanych wspólnie z korpusem dając do M-75 komory o większej pojemności osadzone w sposób umożliwiający łatwe ich zdjęcie i czyszczenie. Celem uniknięcia oporów ssania w motocyklu M-75 nie zastosowano filtrów podietrznych, a gaźniki opatrzono dokładnie dopasowanymi lejkami.

Poruszanie zaworów następuje za pomocą długich popychaczy stalowych, umieszczonych w osłonach rurkowych. Dźwignie zaworowe, łożyskowe na dwóch rzędach szpilek, przymocowane są do głowicy na czterech punktach śrubami ściągającymi. Cały mechanizm rozrządu jest smarowany mgłą olejową, przedostającą się z obudowy silnika, wzdłuż popychaczy do głowic. Rozrząd na głowicach jest całkowicie zakryty oddzielnymi pokrywami, co umożliwia znaczną cichobieżność oprócz ochrony przed kurzem.

System zapłonowy nie różni się niczem od instalacji stosowanej w M-72. Pod przednia pokrywą aluminiową, znajduje się rozdzielacz i cewka.

Dwie oddzielne rury, zakończone są, doświadczalnie wybranymi megafonami.

Układ przeniesienia napędu jest konstrukcyjnie taki sam jak w modelu M-72. Zmieniono jedynie przełożenia skrzyni biegów uzyskując następujące stosunki kół zębatych: 0,916 — 1,0 — 1,3 — 1,78 co w przeniesieniu całkowitym dało: bieg IV — 4,23. III — 4,62; II — 6,0; I — 8,65.

Motocykl wyposażony jest w lekkie i wąskie błotniki, tylny z poduszką wyścigową, oraz przestawialne podnóżki i dźwignię biegów i hamulca, celem dopasowania do pozycji zawodnika. Przeprowadzone próby z modelami seryjnymi pozwoliły uzyskać na 500 km autostrady szybkość przeciętną 154 km/godz. Modele specjalnie wybrane i z podwyższonym stosunkiem sprężania do 9,5 doprowadzono do 44 KM i szybkości 175 km/godz.

Załączony rysunek pozwala na zorientowanie się w szczegółach budowy silnika M-75.

E. K.

BUDOWA RAM SAMOCHODOWYCH

Wytyczne stojące przed konstruktorem samochodowym, podczas projektowania ramy, dadzą się łatwo ująć w następujących punktach: rama musi być odpowiednio odporna na skręcanie i zginanie, musi być lekka, wymagająca możliwie małego układu materiału przy równoczesnej prostocie wykonania.

Ponieważ wiele warsztatów i zakładów naprawczych nie tylko że zajmuje się często naprawą lub wzmacnianiem ram, ale i wykonuje je nieraz do lekkich przyczepek samochodowych, konieczne staje się zapoznanie czytelników z nowoczesnymi metodami i kierunkami budowy, panującymi w dziale konstrukcji ram podwoziowych.

Już sam wzgląd na ekonomikę pracy i możliwie niskie koszty wykonania pojazdu, sowoduje iż konstruktorzy muszą poszukiwać odpowiednich gatunków i przekrojów materiału, któryby wytrzymywał żądane naprężenia i obciążenia, przy możliwie jak najmniejszej wadze własnej. Trzeba też dodać, że gwarancja bezpieczeństwa i wytrzymałości nie jest zależna jedynie od grubości danego materiału, ale również w dużej mierze od jego przekroju i zdolności przeciwdziałania naprężeniom. Ze względu na prostotę konstrukcji i możność wykonania stosunkowo odpornej na skręcanie i gięcie ramy w sposób szybki i tani, stosuje się obecnie w niezaprzeczalnej większości samochodów, przekroje U. Należy dodać, iż nadają się one specjalnie dobrze do łączenia czy to drogą nitowania czy też spawania.

Rysunek 1. 2. 3.

Jeżeli chodzi jednak o stopień sztywności ramy, to przy przekroju otwartym — U, jest on daleko mniejszy od stopnia sztywności ramy o przekroju zamkniętym (skrzynkowym). Jednakże ze względów produkcyjnych, dokładnie mówiąc trudności łączenia, większym rozpowszechnieniem cieszy się przekrój otwarty U. Obserwując stały postęp techniczny, można być całkowicie pewnym, że już dziś w wielu dziedzinach przodujące spawanie zastąpi i w budowie ram, we wszystkich wypadkach, jeszcze stosowane łączenie nitami. Technika nowoczesnego spawania, opartego na pewnych naukowych zasadach, już obecnie wykazuje wielką przewagę nad nitowaniem, między innymi nieznacznym tylko podniesieniem wagi wykonywanego przedmiotu.

Główną rolę przy łączeniu spawaniem, oprócz dobrania odpowiedniego materiału wiążącego, odgrywa sposób wykonania samej spoiny, a więc zdolność i praktyka spawacza. Każda najmniejsza nawet porowatość szwu lub powstanie zadry i niewielkich wybrzuszeń na spoinie, wpływa na zmniejszenie jej wytrzymałości. Największą jednak rolę przy łączeniu spawania odgrywa sam kształt spoiny i złącza. Niezmienną wskazówką jest w tym wypadku dobieranie kształtu takiego, któryby pozwalał na jak najlepsze przeprowadzenie sił działających na ramę i w ramie. Trzeba w każdym wypadku pamiętać o tym, by ich przepływ w materiale odbywać się mógł bez żadnych poważnych utrudnień, a więc nie stosować ostrych przejść i załamań zmian kierunku i przekroju. Jedynie ta reguła zachowana w praktyce, tak podczas naprawy, wzmacniania lub nowej konstrukcji, zapewni niepojawienie się wewnętrznych naprężeń i zakłóceń dróg sił działających w materiale, a prowadzących zawsze do nieoczekiwanych rys i pęknięć.

Szczególnie w ramach samochodowych występujące naprężenia podczas gięcia lub skręcania, są tak duże, że wykonanie nieumiejętnego złączenia ramy lub poprzeczki, może spowodować znaczne osłabienie całej konstrukcji podwozia, zmniejszając równocześnie współczynnik bezpieczeństwa jazdy. Złącza materiału używanego do budowy podwozi o przekrojach U, T i kątowałych powinny powstawać w następujący sposób:

Rysunek 4. 5. 6.

Rysunek 1-szy przedstawia najprostsze złączenie belek o przekroju U, zwróconych na wewnątrz i ustawionych dokładnie pod kątem prostym. Rysunek 2-gi pokazuje złączenie otwarte belki U której obciążenie przebiega tylko wzdłuż belki z obu stron na ściskanie. Rysunek 3-ci natomiast podaje sposób złączenia dwóch belek U, skierowanych na zewnątrz (np. umocowanie poprzeczki w ramie). W wypadku konieczności połączenia dwóch belek o różnych wielkościach przekroju, zaleca się przygotowanie złącza w sposób uwidoczniony na rysunku 4-tym. Przy połączeniach przekrojów T, sposób złączenia przedstawia rysunek 5-ty. Widzimy na nim, iż jedna belka ma podcięte swe żebro, tak daleko, jak wysokość żebra drugiej belki tego wymaga. W ten sposób uzyskuje się spoinę bardzo usztywniającą konstrukcję. Natomiast żadne specjalne przygotowania nie są konieczne przy spawaniu dokładnie obciętych pod kątem 90° kątowników, co uwidacznia rysunek 6-ty.

Rysunek 7.

Większość podanych tu złącz, może być wykonanych w sposób jeszcze bardziej doskonały jeżeli chodzi o dynamicznie korzystne układy połączeń. Tak więc dla przykładu podajemy, na rysunku 7a złączenie belki poprzecznej w ramie samochodowej z belką podłużną przy pomocy nitowania, a na rysunku 7b przy pomocy spawania. Pierwszy wypadek daje ostre przejście i może spowodować gwałtowną zmianę kierunku przepływu sił, w drugim wypadku sytuacja jest już lepsza, jednakże istnieje jeszcze dalekie od łagodności, przejścia. Dopiero rozwiązanie podane na rysunku 8-mym wskazuje, co prawda przy dużym nakładzie pracy, wykonane, jak najlepsze dynamiczne, połączenie. A więc podstawa poprzeczki wygięta w kierunku belki podłużnej i zakończona jak ogon jaskółczy, a ściany boczne przedłużone łagodnie w kierunku odwrotnym, wzdłuż belki podłużnej. Do takiej konstrukcji trzeba jeszcze wspawać dwa trójkątne kawałki płaskownika o tej samej grubości, celem wypełnienia miejsc powstałych po rozgięciu podstawy.

Tak więc pokrótce przedstawiają się główne wytyczne budowy ram, przydatne tak do robót naprawczych, jak i nowych konstrukcji.

Rysunek 8.

O uszkodzeniach pewnych punktów ram samochodowych i o metodach napraw napiszę innym razem.

Zym.

POZNAJEMY NOWE MODELE

SAMOCHODY ELEKTRYCZNE

W związku z akcją, mającą na celu wykorzystanie wszystkich możliwych paliw zastępczych, w miejsce benzyny, do napędu samochodów, Polska zakupiła pewną ilość samochodów o napędzie bateryjno-elektrycznym dla celów doświadczalnych. Samochody te, marki francuskiej „Milde — Krieger” pojawiły się już na ulicach Warszawy. Są to furgony kryte o ładowności nominalnej 1 200 kg., specjalnie nadające się do rozwozu poczty, drobnicy itp. w miastach, gdzie zasięg jazd jest mały, a natomiast charakter pracy wymaga częstych startów i zatrzymywań. W Związku Radzieckim, samochody elektryczne znajdują coraz większe zastosowanie, a ostatnio na wystawie samochodowej w Moskwie, zademonstrowano ich kilka typów. Są to samochody bardzo ekonomiczne, bo ich koszta eksploatacyjne są przeciętnie niższe o 50% od samochodów spalinowych. Należy przypuszczać, że w naszych warunkach eksploatacyjnych znajdą one pełne zastosowanie.

Charakterystyka techniczna samochodu furgonu „Milde — Krieger” o napędzie bateryjno-elektrycznym:

Marka: Milde — Krieger, typ C.K. 1 —

Wymiary samochodu: szerokość — 1 m 80

długość — 4 m. 10

wysokość — 2 m. 10

Rozstaw kół przednich: — 1 m. 51

Rozstaw kół tylnych — 1 m. 56

Rozstaw osi — 2 m. 30

Promień skrętu: — 5 m. 25

Wnętrzne wymiary nadwozia (furgonu)

Wysokość — 1 m. 70

szerokość — 1 m. 60

długość — 2 m. 50

przestrzeń ładunkowa — 6 m^3.

ciężar samochodu własny bez baterii — 1350 kg.

ciężar baterii — 1050 kg

ciężar użyteczny (ładowność) — 1 200 kg.

ciężar ogólny samochodu kompletnego z ładunkiem — 3 600 kg.

Szybkość maksymalna samochodu z ładunkiem — 35 km/godz.

Szybkość maksymalna samochodu bez ładunku — 40 km/godz.

Promień działania samochodu z ładunkiem — 80 km.

Zużycie 2,5 — 3 amperogodzin na kilometr (z ładunkiem)

Wydajność użyteczna baterii 230 amperogodzin, tj. 80% nominalnej, wynoszącej 290 amperogodzin.

Bateria ołowiowa posiada 48 elementów.

Samochód posiada skrzynkę biegów z trzema przekładniami szybkości do przodu i jednym do tyłu.

JAKIE STOSOWAĆ TŁOKI, SWORZNIE I PIERŚCIENIE

We wszystkich odmianach silników spalinowych z układem korbowym, tłok jest główną częścią składową silnika, narażoną na największe obciążenia. Musi on wytrzymywać wysoką temperaturę spalania, musi pod działaniem tej temperatury przenosić suw pracy poprzez korbowód na wał korbowy i wreszcie musi stale gwarantować idealnie prosty, bez odchyleń na boki, ruch posuwisty. Przebieg pracy tłoka bez zaburzeń i uszkodzeń, a więc długi jego żywot, uwarunkowany jest przede wszystkim od czystego i prawidłowego założenia tłoka. Jeżeli w samym procesie naprawczym, właśnie podczas zakładania tłoków, coś zostanie zaniedbane, już przy paru pierwszych ruchach tłoka mogą powstać uszkodzenia takie, które w dalszej jego pracy powodować będą zwiększenie jego obciążeń, a w rezultacie zrobią go bezużytecznym po krótkim stosunkowo okresie pracy.

Jakie tłoki należy stosować?

Oczywiście uwzględniając naprawy główne, należy bezwzględnie dążyć do zakładania tylko oryginalnych tłoków, fabrycznego wykonania i fabrycznej obróbki. Stosunkowo niewielkie zróżnicowanie marek znajdujących się w kraju z pewnością doprowadzi do powstania specjalnej wytwórni tłoków. Obecnie jednak wszelkie usiłowania przy wymianie tłoków należy skierować na otrzymanie tylko oryginalnego produktu. Musimy uwzględnić to, że właśnie nikt inny, tylko producent samochodów może gwarantować za swoje wyroby, jeżeli stosuje się do nich ich oryginalne części. Wielu zresztą samochodziarzy miało możność przekonać się osobiście o rezultatach stosowania tłoków nie oryginalnych. Ani stożek łoka, ani jego owal, ani materiał nie dadzą się tak łatwo skopiować bez odpowiednich formułek, rysunków i urządzeń precyzyjnej obróbki.

Tłoki oryginalne, posiadają na denku wybitą markę fabryczną oraz dokładny, co do setnej milimetra lub tysiącznej cala, przekrój, mierzony zawsze na krawędzi dolnej w średnicy poprzecznej do osi sworznia tłokowego. Dopasowanie lub kontrola wymiaru w wypadku nie uwidocznienia przekroju tłoka na jego denku, może odbywać się najprostszym sposobem, a to przez usunięcie na parę centymetrów tłoka dolną krawędzią w otwór cylindra wraz z odpowiednim paskiem szczelinomierza, zawsze poprzecznie do osi sworznia łokowego.

Jakie sworznie tłokowe należy stosować?

Odpowiednio do panujących w nowoczesnych silnikach obciążeń tłoka przechodzących na sworzeń tłokowy, produkcja tych ostatnich, dokładność ich obróbki i dobór materiału stały się bardzo poważną i precyzyjną dziedziną wytwórczości. Sworznie tłokowe muszą dawać nam gwarancję twardości, niezużywalności i odpowiedniej wytrzymałości i dlatego tak samo, jak i tłoki winny być stosowane jedynie jako produkty oryginalne, wszechstronnie wypróbowane, gdyż tylko takie nie sprawią nam kosztownej niespodzianki — powtórnej naprawy silnika.

Jeżeli mamy do czynienia z systemem dawniej szeroko stosowanym — korbowodów o stałym zabepieczeniu sworznia przy pomocy śruby, to musimy pamiętać o dwóch rzeczach.

Po pierwsze, że jeżeli sworzeń obraca się tylko w tłoku, to w stanie zimnym musi on wchodzić w oczka tłoka lekko i suwliwie.

Po drugie w wypadku zaciśnięcia śruby zabezpieczającej, tłok winien nadal luźno „kiwać" się na boki, co świadczy o tym, że śruba nie wywołała naprężeń w sworzniu.

Jeżeli jednak spotykamy się z normalnym korbowodem i sworzniem zabezpieczonym z obu stron w otworach tłoka, to musimy pamiętać, że w 90% silników, sworzeń winien pracować tak samo obracając się w tłoku jak i w tulejce korbowodu (pływająco). Tak więc w tłokach cienkościennych (wozy osobowe) sworzeń jest pasowany suwliwie. Znaczy to, że po umyciu tłoka i sworznia w benzynie, osuszeniu i natalkowaniu samego sworznia, winien on się dać lekko palcami przesuwać w obie strony: Przy tłokach grubościennych (silniki wozów ciężarowych, szczególnie wysokoprężne) rozszerzalność materiału tłokowego wymaga, aby sworzeń miał nieruchome pasowanie na zimno, a w temperaturze około 60° dał się dopiero przesuwać (niezbyt lekko).

Jakie pierścienie należy stosować? Tak samo przy dobraniu pierścieni tłokowych należy postępować z wielką rozwagą. W pierwszym rzędzie i tu poleca się stosowanie wyrobów oryginalnych z materiałów znanych i wypróbowanych w fabryce o odpowiednim stopniu sprężystości i odporności na ścieranie. W momencie niemożliwości znalezienia pierścieni oryginalnych, należy stosować innego wyrobu, ale też tylko takie, które swoim przekrojem, rodzajem powierzchni pracującej, ilością i wymiarami odpowiadają katalogowi lub rysunkom danego silnika. Trzeba pamiętać, iż nie każdy rodzaj materiału użytego na pierścienie współpracuje z każdym gatunkiem materiału cylindra. Tak np. szeroko obecnie stosowane pierścienie chromowane mają bardzo dobre zalety, gdyż są odporne na działanie kwasów i trzymają w swych porach bardzo dobrze olej, ale nie mogą pracować w cylindrach chromowanych, gdyż zasadnicze ich zalety z dużą odpornością na ścieranie włącznie, przemienią się w całkem odwrotne cechy. Cylindry stalowe wymagają też całkowicie innych pierścieni niż cylindry z szarego żeliwa. **A więc jeszcze raz: uwaga z doborem pierścieni!**

Tolerancja na stykach pierścieni winna być możliwie najmniejsza, jednakże nie taka, aby w momencie podwyższenia temperatury, pierścień, który rozszerza się bardziej niż cylinder, miał zamknąć na sztywno swój styk. Jeżeli tłoki dostarczane są z nałożonymi pierścieniami o odpowiednim wymiarze, to nie należy w żadnym wypadku ich zdejmować, gdyż nawet przy stosowaniu odpowiedniego aparatu do zdejmowania pierścieni, ulegają one niepotrzebnemu rozprężeniu, powodującemu ich słabsze przyleganie. Przy gorszych gatunkach pierścieni, podczas ich rozprężania powstają niewidzialne dla oka rysy poprzeczne, które w wysokej temperaturze pracy, przeradzają się często w pęknięcia.

Roma

SKRZYNKA TECHNICZNA
ODPOWIEDZI REDAKCJI

M. W. Elbląg — zapytuje jaka temperatura cieczy, chłodzącej powinna panować podczas pracy w silniku dwusuwowym, jakiej liczbie oktanowej odpowiada obecnie sprzedawana mieszanka CPN ((BAB), oraz jaki stosunek sprężania wytrzymuje ona.

1. Temperatura, przy której praca silnika jest najbardziej ekonomiczna i efektywna, waha się od 80° C do 85° C.

2. Mieszanka BAB odpowiada w przybliżeniu wartości 63 — 70 oktanów.

3. W silniku czterosuwowym, górnozaworowym o charakterystyce sportowej, nie powoduje ona stukania przy odpowiednio ustawionym zapłonie, do stopnia sprężania około 1 : 8,2 — 1 : 8,4 Dokładne określenie nie jest możliwe ze względu na dość znaczne różnice w samych silnikach.

Czytelnik R. M. — zapytuje o cenę motocykla Triumph - Twin 500 ccm łącznie z opłaceniem przewozu i cła. Nie wyjaśnia jednak, jakim modelem jest zainteresowany. W roku 1949 i 50 — Triumph wypuścił w kategorii 500, następujące modele: Triumph-Sped Twin, Triumph-Tiger jakó modele turystyczno-sportowy i sportowy oraz model terenowy Triumph-Trophy i wreszcie wyścigowy Triumph-Grand Prix. Cena dwóch pierwszych waha się od 420 do 450 tys. złotych, podczas gdy terenowy i wycigowy kosztują po około 600 tys. złotych.

M. Piątkowski — Bydgoszcz. — Zapytuje o dokładne dane gaźnika do Victoria 350 OHV Niestety nie posiadamy niemieckich katalogów i oznaczenia fabrycznego podać nie możemy. Przy dostosowaniu gaźnika innego należy zwórcić uwagę na to, aby średnica przelotu gaźnika była równa średnicy początku kanału ssącego. W ten sposób natrafi się na odpowiedni wymiar gaźnika. Jeżeli chodzi o rozpylacz, to winien on mieć dla pojemnoci 350 cm^3 przelot od 120 do 140, co najlepiej wypróbować doświadczalnie, zmieniając np. po kolei 120, 130, 135 i 140 i obserwując, na którym rozpylaczu silnik będzie pracował najlepiej, dając najwyższą szybkość i nie tracąc obrotów.

M. Walaszczyk — Dmenin (Radomsko). Dwutygodnik „Za Kierownicą" stara się w miarę możliwości umieszczać nie tylko w dziale sportowym wiadomości motocyklowe lecz również w dziale techniki, eksploatacji i naprawy. Prowadzenie teoretycznego kursu jazdy, na łamach naszego pisma, jest niemożliwe ze względu na to, iż ukazuje się ono raz na dwa tygodnie, co stwarzałoby konieczność bardzo ogólnego potraktowania tematu lub prowadzenia wielomiesięcznych opisów w formie ciągłych lekcji.

Nienormalna martwota Waszego klubu motocyklowego w Radomsku, ulegnie w tym sezonie znacznemu ożywieniu w związku ze stabilizacją i unormowaniem działalności związków i pionów sportowych, według nowych wytycznych dla całokształtu sportu polskiego.

Tatrzański Klub Motocyklowy w Zakopanem wykazywał i wykazuje cały czas bardzo ożywioną działalność tak sportową jak i organizacyjno-szkoleniową, służąc przykładem dla innych klubów. Porównanie więc Waszego „bezczynnego" klubu radomskiego z zakopiańskim wypadło rzeczywiście bardzo rażąco.

Ogumienia 25 x 26 do dawniejszych modeli „setek" jak wiadomo obecnie się nie produkuje. Nowoczesne „setki" i 125 są wyposażone w obręcze 19" z ogumieniem od 2.00 do 3.00. Nabyć można więc opony 25 x 26 tylko przypadkowo — okazyjnie

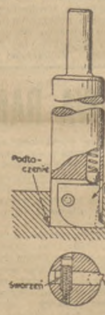
Motocykle, sprowadzane przez Polski Związek Motocyklowy są dostępne tylko dla członków klubów i to po stwierdzeniu, iż będą wykorzystywane do celów sportowych.

W sprawie czeskich Jaw, musicie zwrócić się do Łódzkiego Okręgowego Związku Motocyklowego, jeżeli Wasz klub nie może udzielić informacji, co jest zupełnie niezrozumiałe gdyż w tej sprawie komunikaty PZM i OZM zawiadomiły wszystkie sekcje motorowe i kluby.

A. Wysoczyński — Scholastyków (Złotów) — List Wasz zawiera wiele istotnych myśli, co do uświadamiania i szkolenia motorowego młodzieży wiejskiej, dotychczas pozostającej daleko w tyle za szkoleniem w miastach. Aby stan ten naprawić i aby rzeczywiście kultura motoryzacyjna objęła jak najszersze masy, od początku 1950 roku w ramach współzawodnictwa między klubami motocyklowemi na terenie całego Państwa, jest, jako jeden z głównych punktów uwzględniony wkład klubów w szkolenie młodzieży wiejskiej. Tak więc za punkt honoru każdy z klubów uważać musi spełnianie obowiązku rozszerzenia swego grona słuchaczy na tereny wiejskie w swej okolicy. Apelujcie więc po zebraniu podpisów i ustaleniu ilości chętnych uczenia się, do najbliższego oddziału klubu motorowego „Unia" z prośbą o objęcie i Waszego zespołu nauką motorową. Redakcja równocześnie sprawę poruszoną przez Was skieruje do Zarządu Klubu „Unia" w Poznaniu.

Dążymy do ułatwienia pracy

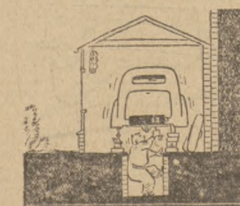
Dla podtaczania gwintu w ślepych otworach, zostało zaprojektowane pomysłowe urządzenie, którego rysunek schematyczny przedstawiamy poniżej. Przyrząd ten, składa się z trzpienia o średnicy nieco mniejszej od wewnętrznej, gwintowanego otworu i zaopatrzony jest w uchwyt pozwalający na zamocowywanie w wieżyczce rewolwerówki lub w obsadzie wiertarki. Trzpień, w dolnej części, posiada prostokątny kanał, w którym umieszczony jest na sowrzniu płaski ruchomy nóż podcinający. Nóż ten, górną krawędzią opiera się o sprężynę umieszczoną w mimośrodowo wywierconym otworze w trzpieniu, dolna zaś krawędź noża jest gładko wypolerowana o zaokrąglonych krawędziach, celem zmniejszenia tarcia w czasie pracy. Sprężyna odpycha nóż do takiego położenia (linia kre-

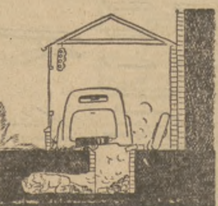


skowana na rysunku), że część tnąca kryje się wewnątrz średnicy trzpienia. Gdy narzędzie zostaje wprowadzone do otworu, dolna krawędź noża opiera się o dno otworu, a przy dalszym osiowym ruchu przyrządu, nóż obraca się dookoła sworznia, a część tnąca wysuwa się na zewnątrz i wytacza rowek podtoczenia. Z chwilą gdy koniec trzpienia oprze się o dno otworu, skrawanie materiału ustaje i podtoczenie, zgodne z przekrojem noża, jest całkowicie wykonane. Przyrząd ten może być szybko usunięty z otworu bez obawy uszkodzenia jego krawędzi, lub gwintu. Może on znaleźć szerokie zastosowanie zarówno do podtaczania wykonanego gwintu, jak również samego otworu przed gwintowaniem.

GB

Jak nie należy...





Pamiętaj, że po przyjeździe do garażu po całodziennej pracy. Twoje starania o utrzymanie pojazdu w dobrym stanie technicznym winny odbywać się zawsze w warunkach pełnego bezpieczeństwa. Dość pouczająca powyższa przygoda, kosztowała kierowcę „tylko" całą noc kopania i poważne spóźnienie do pracy.

JEDEN DZIEŃ w KIELECKICH ZAKŁADACH WYROBÓW METALOWYCH

WYSCIG z CZASEM

Przodownik pracy



Nie tylko próby na terenie fabrycznym, ale również udział w najcięższych imprezach raidowych dowiodły wytrzymałości SHL-ki. M. Markiewicz w terenie.

...i racjonalizator



Dzięki entuzjazmowi i ofiarnej pracy Jerzego Jankowskiego coraz lepsze modele SHL-ki wchodzą na taśmę produkcyjną.

Kiedy hotelowy zegar wybija senną melodię porannych siedmiu uderzeń, a w ślad za nim wtórują mu nie mniej flegmatycznie jakby żywcem ze średniowiecza przeniesione, dźwięki kościelnych sygnaturek, wojewódzkie miasto Kielce jest, jak zwykle, jak codzień pełne prowincjonalnej nudy.

Ale kiedy wkraczamy na teren Kieleckich Zakładów Wyrobów Metalowych, kontrast jest tak wielki, że trzeba oburącz chwycić się obiektywizmu, aby nie wpaść w przesadę, lub co gorsza nie przeszarżować.

Już pierwsza nawiązana rozmowa w Dyrekcji zakładów wprowadza nas w drugi świat kielecczyzny — świat pracy.

Potem, gdy udajemy się wprost na hale fabryczne, celem bezpośredniego kontaktu z produkcją i z ludźmi, którzy tę produkcję własnymi rękami wznoszą po pnącej się w górę linii wykresu, w myślach jest tylko jedno pytanie i jedno zagadnienie—przyczyna.

Przyczyna stałego wzrostu jakości, powód nieustannego wzrostu ilości...

Udajemy się więc na poszukiwania.

„Automaty" Jankowskiego

Uprzejmy Jerzy Jankowski sprowadza nas na początku wędrówki do swej „budy" — jak nazywa oddział doświadczalny.

Ta „buda" doświadczalna, to przedmiot dumy Kieleckich Zakładów i jedyne miejsce w Polsce, w którym „doganiamy czas" straconych sześciu lat okupacji i poprzednich rządów sanacyjnych w dziedzinie motocyklowej. Mądra i daleko w przyszłość wybiegająca myśl Dyrekcji Przemysłu Motoryzacyjnego pozwoliła na próby wypuszczenia prototypu nowoczesnego motocykla. Energiczna inicjatywa Dyrekcji zakładów ściągnęła odpowiednich ludzi do Kielc dała im odpowiednie warunki i rezultaty nie dały na siebie długo czekać.

Motocykle z przednim i tylnim teleskopem, z przetykanymi osiami, z rurą wydechową górą i mnóstwem drobnych, lecz jakże sumarycznie ważnych ulepszeń, poszły w teren, poszły na krajowe imprezy motorowe i... przywiozły złote medale:

To mówi samo za siebie.

W głosie Jankowskiego, gdy nachylony nad tylnią osią demonstruje swoje, jak to nazywa „fikuśne automaty", w postaci błyskawicznego zaczepu ciągła hamulcowego, lub zaczepu łańcuchowego skracającego o kilka minut demontaż tylniego koła, brzmi dość wyraźna nuta triumfu.

Kiedy stanowczo przeciwstawia się fotografowaniu, będącego w opracowaniu nowego motocykla wyścigowego, wiedy już widać, że dyktuje nim przezorność. Mówić o tym co już zrobiono, ale nigdy o planach.

Cyrk Markiewicza

W dużej jasnej hali montażowej posuwamy się wraz z wózkiem, na którym spoczywa rama motocyklowa. W poszczególnych punktach montażowych przybywa części. Jeden z pracowników zakłada przedni reflektor... Robota idzie sprawnie, przy każdym punkcie znajduje się magazyn potrzebnych do montażu części, każdy z pracowników ma ściśle wyznaczoną pracę, w której dochodzi do doskonałości wyrażającej się dokładnością i szybkością wykonania.

Do gotowego podwozia wmontowuje się silnik, potem jeszcze długie pasma niebieskich przewodów instalacyjnych i po próbie instalacji motocykl wędruje do objeżdżalni — królestwa Markiewicza. Ten wraz ze swoją ekipą ma bardzo poważne zadanie. Sprawdzenie i regulacja silnika, poczym próbna jazda. Żaden z motocykli nie śmie stąd wyjść z wadami, które narażą nabywcę na trudności w eksploatowaniu.

Na szczęście nie trafiają się egzemplarze, któreby trzeba odsyłać na halę montażową. Trafiamy właśnie na chwilę, gdy Markiewicz wyciąga z podręcznego magazynu następną maszynę.

Tankowanie benzyny, olej do skrzynki biegów, regulacja sprzęgła i amortyzatorów widelca, sprawdzenie śrub mocujących, ciśnienie w oponach, kilka sumiennych, krytycznych spojrzeń — motocykl wyłania się na ujeżdżalni wysypanej drobnym żwirem i żużlem.

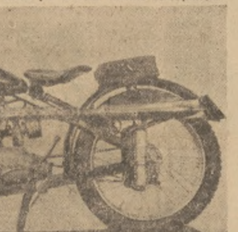
Wprawdzie teren do próbnej jazdy jest na razie prowizoryczny i nie ma odpowiedniego wybiegu, ale to wystarcza.

Silnik zapala z miejsca.

Kilka ruchów i za chwilę obserwujemy „normalną", cyrkową jazdę Markiewicza bez trzymania kierownicy. Konieczne to jest celem sprawdzenia, czy motocykl „dobrze trzyma się drogi".

„Wyścig Racjonalizacji"

Szybkość, z jaką niektórzy pracownicy na hali montażowej wykonują swe czynności, nasunęła na myśl współzawodnictwo pracy.





Najnowocześniejsze ulepszenia, jak teleskopowy widelec i resorowanie tyłu, wraz ze specjalnym przygotowaniem silnika pozwoliły już kierowcom SHL na uzyskanie bardzo dobrych wyników sportowych.

W Komitecie współzawodnictwa informuje nas szczegółowo o osiąganych wynikach ob. Ciułek zastępujący bawiącego na urlopie przewodniczącego Włoska Longina.

Okazuje się, że normy przemyślane są rzeczowo, przekraczany procent waha się w granicach 130—150 na dziale motocyklowym i 150 — 180 na innych działach.

Z długiej litanii nazwisk wybieramy kilka pierwszych pozycji, gdyż niemożliwością jest podanie wszystkich, tych którzy wykonali normy w 110 lub 120%. Na dziale motocyklowym najlepsze wyniki osiągnęli Augustyn, Gosek i Jędrycha wszyscy powyżej 130%. O palmę pierwszeństwa walczą również kobiety. Zagorała Zofia zdobyła 7-me miejsce — 125%. Rekordy miesięczne są stale przekraczane. Zwierzchowski i Tkacz osiągnęli powyżej 160%. Przy stoisku każdego z pracowników widnieje tabliczka Komitetu Współzawodnictwa z uwidocznioną cyfrą zobowiązań i wykonaną produkcją.

Na innych działach współzawodnictwo jest ruchem żywiołowym. Z długiej, informującej litanii nazwisk trudno jest wybrać, tymbardziej, że pierwsze pozycje zmieniają się z miesiąca na miesiąc Jeden z pracownków ob. Frankowic prowadził mając 185%, ale już w następnym miesiącu pobity został na głowę przez Gadomskiego 206%, zajmującego poprzednio trzecie miejsce.

W trakcie rozmowy z przodownikami pracy dowiadujemy się o racjonalizatorstwie i dopiero wtedy wyłania się pełny obraz przyczyn zwiększającej się produkcji Kieleckich Zakładów.

W biurze ob. Sowińskiego padają cyfry.

Kieleckie Zakłady zajęły w dziedzinie racjonalizacji drugie miejsce w kraju. Wpłynęło 115 wnosków, które przyniosły około 5 milionów zł oszczędności. Wypłacone nowatorom premie wyniosły 634.050 zł.

Ostatnio zgłoszono 72 wnioski, przyczym wnioski są w porównaniu z rokiem ubiegłym staranniej opracowywane i dokładniej pomyślane. „Komitet Nowatorski" postanawia założy kącik warsztatowy, związany z oddziałem doświadczalnym, gdzie każdy z projektodawców mógłby powierzyć wykonanie potrzebnych im części celem osobistego sprawdzenia, czy pomysł jego jest realny.

W rozmowie na temat racjonalizacji pada nowy termin — „wyścig racjonalizacji".

— W drugim półroczu 49 r. — objaśnia nam ob. Sowiński, — mieliśmy poważne kłopoty przy klasyfikacji projektów. Ruch usprawnienia produkcji, zamienił się w wyścig. Wygląda to tak:

Projekt wpływa do referatu technicznego — jest dobry, przychodzi na Komisję—przyjęty, idzie do Kalkulacji, ta opracowuje odpowiedni wniosek i na dzień przed wysłaniem do Centralnego Zarządu wpływa nowy, lepszy projekt. Inżynier z referatu technicznego telefonuje, żeby „stary projekt" wstrzymać. Historia powtarza się od początku. Drugi projekt rzeczywiście więcej pomysłowy, przechodzi wszystkie fazy i wtedy znów sensacja — wpłynął trzeci bijący bezkonkurencyjnie dwa pozostałe, zupełnie odmienny.

Ostatni zwycięski projekt Buleja Jana przyniesie według kalkulacji szacunkowej około pół miliona rocznie oszczędności.

Udajemy się na wywiad.

Bulej Jan pracuje w swym fachu od 20 lat, w tym 3 lata w Kieleckich Zakładach. Jest ślusarzem narzędziowym. Przed wojną nie miał żadnych możliwości wybicia się, a obecne jest brygadzistą i racjonalizatorem — zgłosił już kilka projektów.

Na zakończenie nasuwa się kilka uwag.

Polski przemysł motocyklowy musi przeskoczyć sześć lat wojny i dogoniać lata powojenne. Zadanie jest trudne.

Ocalała nieliczna garstka przedwojennych fachowców, a tylko część z nich pozostała wiernie przy swoich zamiłowaniach.

W tych warukach ciężar gatunkowy wysiłków musi przesunąć się na eksperymentowanie i otoczenie jak największą uwagą wszelkich osiągnięć w tej dziedzinie.

Nie może w przyszłości powtórzyć się fakt niedopuszczenia do raidu polskiego zespołu fabrycznego, gdyż przynosi to nam niepowetowane szkody propagandowe.

Trzeba było obserwować na Targach Poznańskich zagranicznych reporterów i agentów zachodnich firm motocyklowych, gdy fotografowali SHL-a ze wszystkich pozycji. Trzeba było słyszeć rozmowy jakie prowadzili między sobą.

Osiągnięcie produkcji przewidzianej planem 6-letnim wymaga wielu wysiłków organizacyjnych, konstruktorskich i technicznych.

Wymaga dopływu nowych ludzi, przeszkolenia ich.

Dotychczasowe osiągnięcia Kieleckich Zakładów w dziedzinie produkcji seryjnej i doskonałe prototypy nowych konstrukcji — pozwalają przypuszczać, że mając dobre kierownictwo, dobrany zespół pracowników i miłośników motocyklowych i setki przodowników i racjonalizatorów pracy, podołają one nałożonym obowiązkom i staną się w przyszłości bazą przemysłu motocyklowego.

Jerzy Olczyk

ODPOWIEDZI REDAKCJI

OB. EDWARD RAKOWSKI, Olsztyn.

Odpowiadamy kolejno na Wasze pytania:

1) Podstawą podziału na samochody sportowe i wyścigowe według F. A. I. (Międzynarodowy Związek Automobilowy) jest uwarunkowanie, by samochód sportowy posiadał: oświetlenie, błotniki, budę, rozrusznik, sygnał i conajmniej 2 miejsca o określonej szerokości. W niektórych krajach samochody sportowe mogą posiadać silniki ze sprężarkami. Ciężar samochodów sportowych nie jest przepisami ograniczony.

2) Klasy samochodów sportowych są następujące: do 750, do 1 100, do 1 500, do 2 000, do 3 000, do 4 500 i powyżej 4 500 centymetrów sześciennych pojemności skokowej silnika. Natomiast samochody wyścigowe (na rok 1949) mają podział następujący: grupa A: do 1 500 cm^3 ze sprężarkami i do 4,5 litra bez sprężarek; grupa B: do 500 cm^3 ze sprężarkami i do 2 litrów bez sprężarek (projektują na rok następny ograniczenie do 1,5 litra). Ilość cylindrów nie jest ograniczona.

3) Wykaz rekordów podamy innym razem. Nadmieniamy tylko, że do klas samochodów wyścigowych dochodzi podział samochodów rekordowych, który przewiduje, oprócz podziału wg litrażu, jak w klasach sportowych, dodatkowe klasy: 350 i 500 cm^3, oraz tzw. bezwzględny rekord światowy — bez żadnych ograniczeń silnikowych. Rekord ten został w 1948 pobity przez J. Cobba na samochodzie specjalnym Napier — Railton osiągając na 1 km szybkość 643 km/godz. Rekord samochodów do 500 cm^3 pobił ostatnio Gardner na samochodzie trzycylindrowym M.G. w wysokości 250 km/godz.

4) Samochód radziecki Zwiezda — 3 był samochodem doświadczalnym nie rekordowym, o budowie normalnej i specjalnym nadwoziu, natomiast silnik jego miał nie 350 lecz 500 ccm. Wyczyn jego przewyższa wyczyny dotychczasowe tego rodzaju samochodów sportowych.

Od Redakcji

Już w najbliższych numerach naszego pisma wprowadzamy stały dział informacyjny pn.:— Co nowego w Hucie Ludwików — oraz skrzynkę porad technicznych dla posiadaczy krajowych maszyn — SHL-125 pod redakcją szefa Działu Doświadczalnego — Jerzego Jankowskiego.



I-a nagroda — nowa SHL-125 czeka!

SZLACHETNY WYŚCIG W SZKOLENIU ROZPOCZĘTY

WIĘCEJ MŁODZIEZY ZA KIEROWNICĄ

Mniejsza o to, kto dał początek. Czy była to SM KS „Związkowiec — Skra" (patrz Komunikat PZM Nr 6/27), czy Kapitanat Sportowy Okręgu Śląskiego (jak donosi nam inż. Władysław Pietrzak), czy wreszcie te wszystkie kluby i sekcje motorowe, które szkolenie już przeprowadziły i zamierzają nadal prowadzić. Może również nasze skromne uwagi na tej stronie przyczyniły się do tego? Dosyć na tem, że międzyklubowe współzawodnictwo w szkoleniu motorowym zostało rozpoczęte.

Ażeby zdać sobie sprawę z doniosłości takiej akcji, rozciągniętej przez PZM na wszystkie Sekcje motocyklowe wszystkich Klubów w Polsce, dobrze będzie przypomnieć warunki, w jakich niegdyś—w okresie między wojennym — młodzież zdobywała prawa jazdy i wiedzę techniczną. A właściwie o młodzieży nie można tu wiele mówić. Na opłacenie bowiem większości kosztownych kursów i nauki prowadzenia pojazdu stać było głównie warstwy posiadające. Dlatego znaczna większość naszej młodzieży, a w pierwszym rzędzie młodzież robotnicza i chłopska były odsunięte od sportu motorowego i motoryzacji. Nie mówiąc już całkowitym braku sprzętu motorowego dla świata pracy.

Dziś przyszła chwila wynagrodzenia tych krzywd, jakie nagromadził tamten ustrój społeczny Dla wszystkich dostępny sport w Polsce Ludowej otwiera przed ludźmi pracy stadiony i hale sportowe, daje im sprzęt, szkoli i rozwija. Mało tego. W sporcie motorowym punktem honoru każdego zrzeszonego sportowca-motrzysty jest bezinteresowne przeszkalanie nowych kadr na sprzęcie klubowym, a nawet własnym.

I to właśnie stało się celem naszego współzawodnictwa, którego pierwszą nagrodę stanowi motocykl krajowej produkcji. „Pozyskanie szerokich rzesz sportowców dla sportów motorowych. Wyzyskanie okresu sezonu zimowego dla celów szkoleniowych. Propaganda sportów motorowych w kołach sportowych i wśród Ludowych Zespołów Sportowych" — jak czytamy w regulaminie współzawodnictwa. Możemy więc śmiało stwierdzić, że szczęśliwie rozpoczął Związek Motocyklowy nowy rok 1950, zawiązując między klubowe współzawodnictwo z dniem 1 stycznia.

Na tej drodze życzymy mu jaknajwięcej sukcesów.

Mamy nadzieję, że szkolenie motorowe przysporzy więcej takich młodych obiecujących zawodniczek.

CO MYSLĄ O WSPÓŁZAWODNICTWIE W SZKOLENIU MOTOROWYM

Kol. Jan Suszko — Warszawa.

— „Okres współzawodnictwa przysporzy motoryzacji nowe kadry kierowców motocyklowych i samochodowych. Dobrze pomyślane zostało punktowanie, faworyzując szkolenie w ośrodkach wiejskich, tak dotychczas zaniedbanych motoryzacyjnie. Cenna nagroda: nowa SHL-ka dodała bodźca wszystkim klubom".

Kol. F. Bojarski — Gdańsk.

— „Nasz „Związkowiec" nie pozostanie w tyle za warszawskim. Szykujemy dużą niespodziankę. Dlatego nie martwi nas wcale przedłużenie zgłaszania się dalszych klubów, których do końca stycznia stanie zapewne o wiele więcej na trasie współzawodnictwa". (Oczywiście ilość „startujących" jest jeszcze stanowczo zbyt mała! — przyp. red.)

Kol. St. Lesiak — Kielce.

— „Mamy w tym już dobrą praktykę. Wykorzystanie dotychczasowej łączności ze wsią da nam, klubom prowincjonalnym, możliwość skutecznego konkurowania z silniejszymi klubami wielkomiejskimi. Ponadto nasz „Związkowiec" przeszkoli większość uczestników na uzyskanie prawa jazdy III kategorii. Do 30 kwietnia czasu dosyć!"

Prezes PZM dyr. Stefan Askanas.

— „Niech i w zimie motocykliści biją rekordy szkolenia Nagrody czekają".

Redaktor „Za Kierownicą".

— „Sezon zimowy wśród motocyklistów ożywił się nareszcie Śledzimy z uwagą „współzawodników", a w zanadrzu chowamy:
dla I miejsca — oprawny komplet „ZK" rocznik 1949 oraz bezpłatną prenumeratę „ZK" na rok bieżący
dla II miejsca — bezpłatną prenumeratę „ZK" na rok 1950
dla III miejsca — bezpłatną prenumeratę „ZK" półroczną.
Tyle na początek".

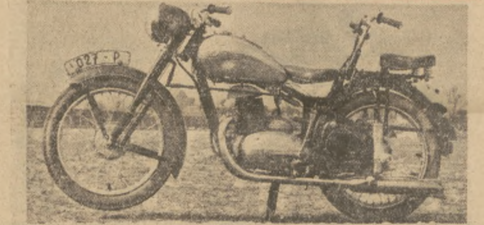
Z pracy klubów motorowych

„ZWIĄZKOWIEC" — KIELCE

Sekcja Motorowa K. S. Związkowca w Kielcach (dawny K. K. M.) doceniając doniosłość wskazań o umasowieniu sportu, zorganizowała jako jedna z pierwszych kurs szkolenia motorowego dla 120 członków Sekcji Młodych, rekrutujących się z młodzieży robotniczej i wiejskiej. Kurs prowadzony przez wybitnych fachowców z dziedziny motoryzacji dobiega końca i poza przysporzeniem Państwu kadry motocyklistów, wyłonił szereg indywidualnych talentów sportowych, o których w przyszłości jeszcze nie raz usłyszymy na torach wyścigowych i zawodach raidowych Godnym podkreślenia jest fakt, że cały trud i koszt szkolenia łącznie z kosztownym sprzętem ponosi wyłącznie Sekcja Motorowa dzięki ofiarności i społecznemu wyrobieniu jej członków, rozumiejących potrzebę umasowienia sportu. Nic więc dziwnego, że takie uspołecznienie kierownictwa Sekcji stworzyło odpowiednie warunki na zdobycie przez robotnika Kieleckich Zakładów Metalowych Markiewicza zaszczytnego tytułu Raidowego Mistrza Polski na rok 1949 w kategorii maszyn do 125 ccm.

Sukces ten jest jednocześnie sukcesem produkcyjnym przemysłu Polski Ludowej, gdyż uzyskany został na motocyklu S H. L. polskiej konstrukcji.

W miesiącach wiosennych Sekcja zorganizuje jeszcze jeden kurs motocyklowy dla sportowego zespołu wiejskiego. (Le)



W masowej akcji szkoleniowej motocyklistów czeskich znakomite usługi oddają specjalnie przystosowane Jawy — 250. Podwójna kierownica, gaz i sprzęgło pozwalają na znacznie krótsze i doskonalsze wyszkolenie, dzięki możności bezpośredniego oddziaływania instruktora na błędy ucznia.

A może by i u nas, w ramach międzyklubowego współzawodnictwa szkoleniowego przystosować odpowiednio parę SHL - ek.

SPORTOWCY AKRCs ODZNACZENI

Po raz pierwszy od zakończenia wojny Komisja Sportowa Automobilklubu RCs wyróżniła swoich przodujących sportowców motorowych honorowymi odznakami klubowymi. Najwyższe złote odznaczenia otrzymali: automobilista F. Sutnar — za zwycięstwo w 24-rogodzinnym wyścigu w Le Mans, sukcesy w raidzie Mone Carlo, wyścigu m. Brna, m. Spa i innych. Motocyklista A. Vitvar — za złoty medal w sześciodniówce FICM, zwycięstwo w międzynarodowym wyścigu w Olomuńcu, Grand Prix Pragi, raidzie Heinzova, udział w Grand Prix Polski i kilkunastu innych imprezach.

Srebrnymi odznakami nagrodzeni zostali raidowcy: R Dusil, Cz. Kohliczek, F. Marha, J Pasztika, V. Stanislav — za szkocką sześciodniówkę, za sześciodniówkę FICM, raid Heinzova a ponadto Stanislav za liczne starty w wyścigach żużlowych w RCs w Szwecji i Danii oraz sukcesy w Grand Prix Pragi i wyścigu Kutnohorskim L. Steiner — za kilkanaście wyścigów motorowych między innymi Grand Prix Pragi. (sls)

Motocyklowi mistrzowie świata

Ostatnie wyścigowe mistrzostwa motocyklowe świata zamieniły się w roku 1949 w mistrzostwa Europy, ponieważ wszystkie rozgrywki eliminacyjne odbyły się w naszej części świata. Startowali pozatym zawodnicy tylko tych krajów europejskich, których przemysł motoryzacyjny konkuruje ze sobą na rynku międzynarodowym. Do mistrzostw zaliczone były następujące wyścigi: Tourist-Trophy na wyspie Man oraz Grand Prix państw: Szwajcarii, Holandii, Belgii, miasta Ulster, oraz Włoch. Zwycięzców punktowano — 10 pkt., drugie miejsce — 8 pkt. trzecie miejsce — 7 pkt., czwarte miejsce — 6 pkt. i piąte — 5 pkt. Najszybsze okrążenie trasy nagradzano dodatkowo 1 pkt. Oprócz kategorii solowych (125, 250, 350 i 500 ccm) w rozgrywkach wzięły udział motocykle z wózkami o pojemności 600 ccm Obowiązkowy start dla wszystkich kategorii obejmował najmniej trzy imprezy eliminacyjne.

W poszczególnych kategoriach kolejne miejsca mistrzowskie zajęli:

Kat. 125 ccm. — Pagani (Włochy — 27 pkt., Magi (Włochy) — 14 pkt., Ubiali i Leoni (Włochy) — po 13 pkt. Punktowano również marki startujących maszyn. I tak w kategorii 125 ccm f-ka „Mondial" (Włochy) — uzyskała 33 pkt., przed „Moroni" — 16 pkt. i „M V." — 13 pkt również włoskimi fabrykami motocyklowymi.

Także w kategorii 250 ccm widzimy supremację maszyn i zawodników włoskich Pierwsze miejsce na liście mistrzowskiej zajął Ruffo (Włochy) — 24 pkt., drugi Ambrosini (Włochy) — 19 pkt. trzeci Mead (Anglia) — 13 pkt Z fabryk motocyklowych największą ilość punktów zyskała „Guzzi" (Włochy) — 33 pkt. przed „Benelli" (Włochy) — 19 pkt. i Mead-Norton (Anglia) — 13 pkt.

Kategoria 350 ccm stała się wyłączną domeną maszyn angielskich. „Velocette" osiągnęła 33 pkt. „AJS" — 21 pkt oraz „Norton" — 21 pkt. Zawodnicy uplasowali się następująco: Frith—33 pkt., Armstrong — 18 pkt., Foster — 16 pkt.

W kategorii maszyn 500 ccm doszło do ciężkich zmagań pomiędzy angielskimi i włoskimi motocyklami Zwycięstwo przypadło wytwórni „AJS" — 32 pkt: przed „Gilera" (Włochy) — 31 pkt. Nieco w tyle z 25 pkt. uplasowała się wytwórnia „Norton". Zawodnicy zajęli miejsca w następującej kolejności: Graham (Anglia) — 30 pkt:, Pagani ((Włochy) — 29 pkt., Artesiani (Włochy) — 25 pkt., Doran (Anglia) — 23 pkt., Bell (Anglia) — 20 pkt. i Daniell (Anglia) — 17 pkt:

„Wózkarze" ((silniki do 600 ccm) zajęli kolejno miejsca: Oliver (Anglia) — 27 pkt., Frigerio (Włochy) — 18 pkt., Vanderschrick (Belgia) — 16 pkt. Wytwórnia „Norton" uzyskała 30 pkt: przed „Gilera" — 25 pkt.

W swym planie pracy na rok 1950 PZM przeszkoli:

— 1.200 motorowców w ośrodkach motorowych na 12 kursach,

— 180 instruktorów drugiego stopnia na 6 kursach,

— 420 działaczy na 14 kursach,

— 420 sędziów na 14 kursach,

— 96 sędziów i działaczy na 2 kursach unifikacyjnych,

— 410 zawodników na 29 obozach.

WEZWANIE
DO NADSYŁANIA WSPOMNIEŃ, UTWORÓW I PRAC O WYZWOLENIU

W piątą rocznicę wielkiej ofensywy Armii Radzieckiej, która wyzwoliła Polskę, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej „Prasa Wojskowa" wespół z „Domem Wojska Polskiego" podejmuje wydanie wielkiej pracy zbiorowej

„WYZWOLENIE"

na którą złożą się dokumenty, wspomnienia, reportaże, utwory literackie, fotografie, rysunki itp. dające wyraz przeżyciom i uczuciom Polaków w pierwszych dniach wyzwolenia, ich wdzięczności dla Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego.

Wydawnictwo zwraca się z gorącym wezwaniem do robotników i chłopów pracujących, do żołnierzy Wojska Polskiego, KBW i MO, do inteligencji pracującej, do literatów, artystów, grafików, ludzi nauki i sztuki, do wszystkich ludzi pracy o nadsyłanie swoich wspomnień, utworów i dzieł sztuki poświęconych powyższej tematyce, zarówno specjalnie napisanych, jak i drukowanych już wcześniej lub reprodukowanych, na adres:

Wyd. MON „PRASA WOJSKOWA". Redakcja wydawnicza „WYZWOLENIE"

Warszawa, Plac Zwycięstwa 4

Wspomnienia i prace przeznaczone do I tomu wydawnictwa należy przesyłać do dnia 15.II. br., materiały do dalszych tomów — do dnia 1.IV. br.

Za wszystkie nadesłane i nigdzie dotąd nie drukowane prace zostanie wypłacone honorarium bez względu na ich wykorzystanie. Za prace zamieszczone w zbiorze „Wyzwolenie" lub w innych wydawnictwach i czasopismach opłacone zostanie specjalne honorarium autorskie.

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji Warszawa, ul Filtrowa 2-4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, ul. Nowowiejska 31 Konto PKO Nr. 1-9100 Druk. Z. G. P. W. B-97601